

**UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID**  
**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIOLOGÍA**  
**DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA V**



**TESIS DOCTORAL**

**Automovilidad misantrópica: motilidad, riesgo y ciudadanía  
en Brasil**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

**Rafael Figueiredo Duarte Heiber**

DIRECTOR

**Mario Domínguez Sánchez-Pinilla**

**Madrid, 2018**

# UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA V



## TESIS DOCTORAL

AUTOMOVILIDAD MISANTRÓPICA:  
MOTILIDAD, RIESGO Y CIUDADANÍA EN BRASIL

### AUTOR

Rafael Figueiredo Duarte Heiber

### DIRECTOR

Prof. Dr. Mario Domínguez Sánchez-Pinilla

Madrid, 2016

© Rafael Figueiredo Duarte Heiber, 2016

**UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID**  
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIOLOGÍA  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA V



---

**AUTOMOVILIDAD MISANTRÓPICA:  
MOTILIDAD, RIESGO Y CIUDADANÍA EN BRASIL**

---

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR PRESENTADA POR**  
Rafael Figueiredo Duarte Heiber

**DIRIGIDA POR**  
Prof. Dr. Mario Domínguez Sánchez-Pinilla

**Madrid, 2016**

## RESUMEN

---

Desde 2005, el transporte en coche privado supera la mitad de los desplazamientos motorizados en ciudades brasileñas. La identificación con el coche, que se basa en nociones de modernidad, progreso, comodidad y ascensión social, ha desembocado en la naturalización y en la aceptación de los problemas causados por el modelo hegemónico de la automovilidad como consecuencia necesaria del desarrollo y de la huida de etiquetas tercermundistas. Los brasileños acabaron habituándose, a lo largo de las últimas décadas, a las noticias diarias de atascos, contaminación atmosférica y siniestralidad vial.

Aunque el sistema de tráfico simbolice la estandarización global de prácticas colectivas que cobra su protagonismo en la vida diaria del planeta, este sistema universalizado se acomoda distintamente a metabolismos locales y organismos sociales de alta complejidad, de normas, valores y motivaciones particulares.

El objetivo general de la presente investigación es analizar la incorporación del coche como elemento de motilidad, de ciudadanía y factor constituyente de riesgos en un contexto sociocultural específico donde, a lo largo de los últimos años, se ampliaron las superficies de contacto entre una clase media tradicional y otra ascendente a partir de la automovilidad y las nuevas tecnologías bajo aspectos sistémicos y biopolíticos.

Los análisis efectuados acerca de la automovilidad en su extensión material y semiológica han dialogado constantemente con las preguntas de investigación. La primera de ellas, una cuestión fundamentalmente práctica acerca de la construcción social de los riesgos en un escenario emergente de automovilidad en Brasil; la segunda, un acercamiento teórico en cuanto al uso del novedoso concepto de motilidad aplicado a estudios de movilidad, incremento tecnológico y estructuración social; y la tercera, de carácter ético que, a partir de las dos cuestiones anteriores, culmina con una apreciación acerca de la representación de la ciudadanía en una cultura de automovilidad instaurada sobre una gramática sociológica particular.

Analíticamente hemos adoptado tres dimensiones derivadas de la noción de motilidad para poder acceder a un ordenamiento discursivo transversal que pudiera cumplir con los objetivos analíticos: i) acceso-percepción; ii) habilidades-atribuciones de riesgo; iii) apropiación-estructuración social. Estos ejes dimensionales son relacionales y vinculantes en la concentración de la motilidad, en los niveles de riesgo y en el ejercicio de ciudadanía. Así se cumple, a partir del ordenamiento discursivo, una vuelta reflexiva hacia los referentes teóricos de la automovilidad para el caso brasileño como sistema, régimen y cultura.

*Palabras-clave: Sistema de automovilidad, Motilidad, Biopolítica, Brasil.*

## ABSTRACT

---

In 2005, private vehicle travel rose to exceed more than half of motorized travel in Brazilian cities. The car's association with notions of modernity, progress, convenience and upward social mobility has led to the naturalization and acceptance of problems caused by the hegemonic model of automobility as a necessary consequence of development and a departure from third-world labels. Over the last few decades, Brazilians have become accustomed to their daily news being filled with reports on traffic jams, air pollution and accidents.

Although traffic systems are a global standard for collective practices that places cars in the limelight of daily life around the globe, this universal system does adjust differently to local metabolisms and highly complex social entities, standards, values and specific motivations.

The main objective of this research is to analyze the inclusion of the car as an element of motility, of citizenry and as a risk factor within a specific sociocultural context where, in recent years, the interactions between a traditional middle class and another upwardly moving class have increased due to automobility and new technologies in their systemic and biopolitical aspects.

The analyses conducted regarding the material and semiological area of automobility have constantly dialogued with the questions posed by this research. The first question, a practical question regarding the social construction of risks within an emerging scenario of automobility in Brazil; the second, a theoretical approach to the use of the new concept of motility applied to mobility studies, an increase in technology and social stratification; and the third question being ethical in nature, arising from the two prior ones, culminates with an appreciation of the representation of the citizenry in a culture of automobility established by a specific sociological grammar.

Analytically, we have adopted three dimensions derived from the notion of motility to access a cross-sectional discourse that leads to meeting the analytical goals: i) access - perception; ii) abilities - risk attribution; iii) appropriation - social stratification. These dimensions are related and connected to the concentration of motility, risk levels and the exercise of citizenship. The result of this discourse is a reflective return to the theoretical frameworks of automobility for Brazil as a system, regime and culture.

*Keywords: System of Automobility, Motility, Biopolitics, Brazil.*

## AGRADECIMIENTOS

---

Dijo Rousseau que, en lugar de ganar tiempo, la regla más importante de la educación consiste en perderlo. Me hubiesen permitido, tanto la contingencia como la voluntad, ignorar esta recomendación, y estos agradecimientos conllevarían menores riesgos de injusticias.

Hasta aquí fueron casi tres años para concluir el DEA – una modalidad académica de estudios avanzados que ya no existe tras la neoliberalización de la enseñanza superior europea –, y otros casi seis años matriculado en el programa de Doctorado, ambos en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense de Madrid. Cerca de ocho años en que intensas actividades laborales se han mezclado empíricamente con el desarrollo de la presente investigación. En dichas circunstancias, sería de exigirse una metodología exclusiva para redactar este apartado, pues es incontable la cantidad de personas que directa o indirectamente influyeron o participaron en el presente trabajo. Algo que hace recordar a Latour y su aventura de seguir redes de actores y de acciones, agencias invisibles que se extienden mutuamente de lo local hacia lo global para conformar un determinado estado de cosas.

Consciente de que los desconciertos serán inevitables, me centraré en aquellos que directamente han participado en lo más concreto de este trabajo. No podría dejar de empezar con Mario Domínguez, por su valentía en dirigir la presente investigación, su maestría enciclopédica de *enfant terrible* y la amistad que se hizo en lo largo de estos años. Agradecimientos que se extienden a cada uno de los admirables profesores del programa, cuyas asignaturas he tenido el privilegio de asistir.

Grandes amistades se hicieron en el paso de esta jornada académica. A Andrés Lomeña, compañero de estudios, ideas y agonías que parecían interminables, gracias por habernos superado lo esporádico de los vínculos y que mucho se realice antes que podamos terminar como algunos de nuestros filósofos favoritos. Gracias a Ana Barreiro, su novia, por sumarse a la revisión del texto y su estilo. Los lectores, seguro notarán una fluidez que yo sería incapaz de imprimir en un idioma extranjero. Además, este trabajo no sería lo que es sin Patrício Cabello, sus inestimables apoyos metodológicos e anímicos. Empezamos nuestra amistad editando la revista Teknokultura y seguimos adelante con otros proyectos.

Gracias a las amigas Mayte Pascual y Camila Diegues, incentivos cercanos y morada garantida siempre que necesario. Extiendo también mis agradecimientos a los otros miembros del grupo UCM-Cibersomosaguas y sus directores Ángel Gordo, Pilar Parra e Igor Sádaba. Allí me fue ofrecida la oportunidad de iniciar esta trayectoria sociológica de la automovilidad en la investigación de DEA sobre siniestralidad vial en España. Tampoco podría olvidarme de Amparo Ballesteros, representando todos los funcionarios que hicieron posibles los innumerables trámites burocráticos que nos traen aquí.

La parte mayoritaria de lecturas y escrituras se hizo en Berlín y allí también habría mucha gente que agradecer. Carolina Rehrmann representa estas personas que hicieron de la Humboldt Universität y de la Staatsbibliothek lugares menos solitarios y de ansiedades compartidas. Gracias a Gabriela Christmann por permitir mi estancia de tres meses en el Leibniz Institute für Raumbezogene Sozialforschung, circunstancia que me convenció a volver a Berlin a finales de 2010.

El paisaje bucólico y la humedad del césped sentidos junto a los viejos amigos como Pedro Costa, Michel Calis y Silvio Machado en Rio Claro, fueron el inicio de toda esta trayectoria ante inquietantes reflexiones contemporáneas. Aquellos días que inauguraban el milenio e nos tocaban inspiraciones arriesgadas y provocadoras: Deleuze, Negri, Zizek, Foucault, Nietzsche... Aire onírico que sigue soplando en el presente... Gracias a Dante Reis, Romualdo Dias y Onice Payer por vuestras amistades, lejanas pero de permanente disponibilidad. Y sin duda a todos que ayudaron a organizar y participaron en la realización de los trabajos campo.

A mi familia y mis amigos con quien poco he podido compartir este período, esa tesis quizás no justifique ni aclare las circunstancias de largas ausencias, pero en medio a compromisos y demandas perenes, terminarla fue siempre la prioridad. Gracias por vuestro cariño.

Mis últimas gracias a Claudia Alex, el hilo conductor de un *pot-pourri* existencial y errante con inagotable lealtad. Sin saberlo, habrás sido inspiración a lo mejor de Kundera.

Ojalá permita el futuro que sigamos todos perdiendo tiempo con afecto y sabiduría, porque ganarlo es imposible. *Jedes Herz ist eine revolutionäre Zelle.*

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

---

<b>Resumen .....</b>	<b>2</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>3</b>
<b>Agradecimientos .....</b>	<b>4</b>
<b>Índice de Contenidos .....</b>	<b>6</b>
<b>1. Introducción .....</b>	<b>8</b>
1.2. Problematización .....	13
1.2.1. De la (in)movilidad estratificada .....	16
1.2.2. De la siniestralidad vial en Brasil .....	20
1.2.3. De la automovilidad juvenil .....	26
1.2.4. Del riesgo y del hibridismo. ....	28
1.3. Objetivos .....	31
1.3.1. Objetivo General.....	31
1.3.2. Objetivos Específicos .....	32
1.4. Preguntas de Investigación .....	32
1.5. Metodología .....	33
1.5.1. Fase preliminar .....	35
1.5.2. Fase documental.....	39
1.5.3. Fase cualitativa exploratoria .....	41
1.5.4. Fase cualitativa aplicada .....	49
<b>2. Hacia una automovilidad heterotópica .....</b>	<b>53</b>
2.1. El paradigma de la movilidad .....	55
2.2. Motilidad automotiva: la capitalización del movimiento .....	59
2.3. Sistematizando una cultura .....	65
2.4. Biopolítica en cuatro ruedas .....	81
2.5. Praxeomorfismo cúborg en el Palacio de Cristal .....	89
2.5. Colisiones <i>à brasileira</i> .....	102
2.5.1. Homo cordialis en res publica .....	102
2.5.2. Ritualismo conciliador .....	108
2.5.3. Ciudadanía, cordialidad enclaustrada e insurgencia heterotópica .....	111



<b>3. Sintaxis sociológica del coche en Brasil .....</b>	<b>120</b>
3.1. Motilidad acelerada .....	121
3.2. El lugar común de la automovilidad en Brasil.....	147
3.2.1. Grupo Focal I.....	155
3.2.2. Grupo Focal II.....	166
3.2.3. Grupo Focal III.....	178
3.2.4. Grupo Focal IV.....	186
3.2.5. Grupo Focal V .....	194
3.2.6. Grupo Focal VI .....	205
3.2.7. Grupo Focal VII .....	214
3.3. Vías discursivas y cruces analíticos .....	223
3.3.1. Eje Acceso-Percepción.....	224
3.3.2. Eje Habilidades-Atribución de Riesgo.....	228
3.3.3. Eje Apropiación-Estructuración Social.....	232
3.4. La salida cultural y el circuito de afectos .....	237
 <b>4. Conclusiones .....</b>	 <b>241</b>
 <b>5. Bibliografía.....</b>	 <b>250</b>
 <b>6. Summary .....</b>	 <b>267</b>
6.1. Introduction .....	267
6.2. Objectives.....	269
6.3. Methodology.....	269
6.4 Results .....	271
6.5. Conclusion.....	283

# 1. INTRODUCCIÓN

---

Desde 2005, el transporte en coche privado supera la mitad de los desplazamientos motorizados en ciudades brasileñas y un tercio de los desplazamientos totales en los municipios con más de 60 mil habitantes (Vasconcellos, Carvalho, & Pereira, 2011). Desde entonces, la tasa de un coche por cada ocho brasileños se ha doblado hasta la de un coche por cada cuatro habitantes en un parque que se aproxima a los 50 millones de automóviles<sup>1</sup>. La mitad de ellos está presente en la región sudeste – cuyos Estados principales son São Paulo y Rio de Janeiro –, que alberga a nueve de las diez ciudades con más coches del país<sup>2</sup>.

Ante este vertiginoso aumento, el tiempo perdido en el trayecto casa-trabajo pone a São Paulo y Rio de Janeiro entre las ciudades más atascadas del planeta en la actualidad, junto a Shanghái, cuyos tiempos ascienden a un 40% más si se comparan con metrópolis europeas como Barcelona. Además, se observa un condicionante histórico que vincula el tiempo de tráfico y el nivel económico del ciudadano de forma inversa, es decir, los más pobres tardan más que los ricos, una diferencia que en los últimos años se ha recortado de un 33% a un 20% (Pereira & Schwanen, 2013). Esto significa que el colapso actual del tráfico vial ha tocado un tema bastante sensible de la sociedad brasileña: las clases dominantes han sido las más perjudicadas, tanto en un nivel simbólico, con la pérdida del coche como modo de representación conspicua de la distinción dentro del campo social, como en el nivel práctico de la movilidad urbana con el aumento continuado del tiempo en los trayectos diarios. Estas condiciones vienen acompañadas de otro fenómeno aún más sensible y socialmente enmarcado: la siniestralidad vial.

La identificación con el coche, que se basa en nociones de modernidad, progreso, comodidad y ascensión social - o inclusión ciudadana, como les gusta a los gobiernos capaces de mezclar populismo y neoliberalismo -, ha desembocado en la naturalización y en la aceptación de los problemas causados por el modelo hegemónico de la automovilidad como consecuencia necesaria del desarrollo y de la huida de etiquetas tercermundistas. Los

---

<sup>1</sup> En los años 1960 el coche más barato (VW Escarabajo) costaba casi 90 sueldos mensuales mínimos. En 2015 esta relación se daba aproximadamente en el orden de 30 sueldos.

<sup>2</sup> Accesos en 01.06.2014 de los sitios del DENATRAN << <http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>>> y del IBGE << [ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2013/nota\\_metodologica\\_2013.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2013/nota_metodologica_2013.pdf)>>

brasileños acabaron habituándose a lo largo de las últimas décadas a las noticias diarias de atascos, contaminación atmosférica y siniestralidad vial. El tratamiento anónimo dado a las víctimas, que se transforman en frías estadísticas de una mortalidad motivada por causas sociales, mezclado con un registro cultural dotado de misticismos, ha fortalecido la sensación de infortunio que apenas afecta a los demás debido a una fatalidad que se justifica mediante creencias socialmente interiorizadas.

Como fenómeno global, los accidentes de tráfico suponen la cuarta causa de mortalidad y la primera en varones de 15 a 29 años. Al año se producen cerca de 1.300.000 muertes y 40 millones de heridos en virtud de la siniestralidad vial. La masificación del coche en Brasil y otros países “en desarrollo” explicará el incremento de 40% en las muertes, que superará los 2 millones anuales hasta 2030 (WHO, 2007, 2009, 2011).

En Brasil, la cifra oficial de 500.000 accidentes anuales con víctimas (considerando muertos y heridos), predominantemente en área urbana, se supera desde el año 2007. Poco más de la mitad de estos siniestros son caracterizados como colisión entre vehículos, mientras que la otra fracción se define como siniestros de un único vehículo y atropellamientos (DENATRAN, 2008). Anualmente la siniestralidad vial se cobra la vida de más de 60.000 personas y deja más de 440.000 inválidos permanentes según datos oficiales (DPVAT, 2014). Las investigaciones a escala local evidencian los fallos estadísticos nacionales, que a menudo ignoran miles de óbitos mal registrados en hospitales porque solamente consideran las muertes *in loco* o en las primeras veinticuatro horas del accidente, lo que sugiere que las cifras reales podrían superar las 100 mil muertes cada año, o cerca de 220 muertes cada día como promedio (Panitz, 1999, A. Santos, 2010; Waiselfisz, 2011). En el país del fútbol, el total anual de muertos y heridos en la siniestralidad vial sería suficiente para llenar los 600.000 asientos de los 12 estadios construidos para recibir el mundial de 2014 (ONSV, 2014).

Simultáneamente al incremento del parque automovilístico, de los atascos y de la siniestralidad vial, el país ha vivido un proceso de estabilización política y crecimiento económico desde los años noventa hasta principios de los años 10, al que sucedió un plan de reducción de la pobreza, la expansión de plazas en la educación superior y la inclusión ciudadana mediante el aumento del consumo; lo que a su vez ha traído al centro del debate el discurso acerca de una nueva clase media, también denominada la “clase C”.

Uno de los ejes legitimadores de este proceso de estructuración social se ha asentado directamente en la inclusión de millones de personas desfavorecidas en un sistema de automovilidad históricamente reservado como un círculo de privilegios, tanto en términos de género como principalmente de clase. Al mismo tiempo, no se ha verificado ninguna inclusión sustanciosa de los sectores poblacionales tradicionalmente privilegiados en un sistema público de transportes sostenibles para aliviar las tensiones históricas de estratificación. Gobiernos locales como el de São Paulo, liderado por el alcalde Fernando Haddad desde 2012, a menudo se enfrentan con la resistencia popular que se manifiesta en contra de las políticas de movilidad urbana diseñadas para quitar espacio al coche y así mejorar el flujo de autobuses, o contra la apertura de vías seguras para bicicletas.

En este escenario, la población juvenil desempeña un papel importante. Además de figurar como perfil vulnerable en los accidentes de coches, hecho justificable por la escasa experiencia mezclada con circunstancias menos predecibles y más exploratorias, como ciertos comportamientos más arriesgados en una fase de afirmación individual, también es la parcela poblacional que a menudo trasciende los obstáculos que protegen los espacios tradicionales de privilegio y está más integrada en los cambios propiciados por las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) que, de manera fundamental, influyen en la percepción del tiempo, del espacio y potencian nuevas fuerzas de cohesión social dentro de un contexto social con una creciente convergencia entre lo virtual y lo real, así como entre el movimiento y la conexión.

Los prejuicios inherentes a este panorama de inclusión circulan en los discursos de la clase dominante, penetrando incluso en clases menos privilegiadas: los aeropuertos brasileños se transformaron en terminales de autobús; las universidades públicas han rebajado su calidad porque, en contra de la meritocracia, pasaron a destinar plazas para estudiantes negros y pobres oriundos de escuelas públicas cuya calidad de enseñanza sería insuficiente; las calles están llenas de coches malos, conductores y motociclistas temerarios que causan accidentes. Por otro lado, en el entorno de las clases que realizan trabajos menos cualificados, se encuentran expresiones y estilos de vida que defienden claras apologías de ostentación, efecto conocido que permea grupos culturales marginalizados. Se han vuelto habituales, por ejemplo, los *flash mobs* organizados en redes sociales y conocidos como *rolezinhos*, cuya finalidad es reunir centenares de jóvenes de la periferia pobre en centros comerciales de lujo, para desesperación de sus administradores y clientes “diferenciados”.

Los jóvenes en condiciones de acceder a todas las nuevas oportunidades tecno-sociales, en parte también por atravesar un período crucial de desarrollo personal, son propensos a los cambios de conducta y aportan formas más adaptadas de acción junto a las distintas tecnologías que definen sus estilos de vida, propiciando a su vez modos específicos de relacionarse, moverse, arriesgarse, prevenirse e incluso indignarse. Por esto mismo, y principalmente en relación al coche y a las TIC, están en una posición privilegiada respecto a la cuestión que indaga dónde termina la máquina y dónde comienza el humano en un contexto social determinado, lo que lleva consigo las claves interpretativas que participan en los cambios de la automovilidad misma. Bastaría con fijarse en la publicidad y averiguar a quién destina la industria automovilística sus productos de integración entre coche y móviles, o también los nuevos sistemas de *car-sharing* recién establecidos en Europa y América del Norte, por no mencionar el protagonismo que la tendencia *hípster* viene causando de modo aún más extendido.

Por todo esto, el título 'Automovilidad misantrópica: motilidad, riesgo y ciudadanía en Brasil' aparece como una opción sugestiva para condensar un análisis crítico sobre la racionalidad hegemónica que incide en las maneras de transportarse, mover informaciones, ascender socialmente y movilizarse en el marco de la dinámica social que caracteriza la sociedad brasileña y su sistema de automovilidad.

Esta investigación de cuño interdisciplinar y a medio camino entre la sociología y la geografía tiene dos antecedentes que se complementan en la trayectoria del autor en cuanto a la temática de la automovilidad. El primero, una disertación de maestría en climatología urbana que ha analizado episodios de elevada contaminación del aire en la Región Metropolitana de São Paulo para contribuir a comprender la interacción de los contaminantes emitidos por coches y la dinámica atmosférica, sirviendo además para cuestionar el discurso extendido que atribuye la culpa del aire contaminado a condiciones meteorológicas desfavorables, cuando en realidad, dichos episodios se encadenan en una sucesión habitual de tipos de tiempo atmosféricos (Heiber, 2006). En este sentido, como sugiere la teoría del actor-red, un conjunto que funciona bien vuelve invisible a los agentes y procesos que le mantienen operativo, hasta que un fallo o una contradicción emerge y desvela los elementos que conforman determinada red de acciones. Así que un centro de alta presión atmosférica, al producirse una condición de ausencia de vientos en determinada zona urbana, hará recordar a sus habitantes la existencia de los residuos tóxicos emitidos por la combustión automotora y desvelará una moral ecológica aletargada.

Se sabe que la costumbre corriente de encender un coche (aún) no llega a despertar la vergüenza del fumador desavisado en un ambiente donde el tabaco está prohibido, pero como insinuaría Isabelle Stengers (2005), el problema no reside en que los estilos de vida forjados por el capitalismo ignoren la atmósfera, sino más bien en que la atmósfera ignora el capitalismo.

El segundo antecedente se ubica en una tesina de DEA apoyada en el desarrollo de una investigación piloto de enfoque sociocultural hacia la automovilidad con la participación de jóvenes en España, cuyo objetivo fue incidir preventivamente en el comportamiento de riesgo de los conductores. Teniendo en cuenta variables demográficas básicas y variables dinámicas como el capital cultural y el capital económico, se definieron dimensiones analíticas transversales a tipos ideales identificados, haciendo emerger las especificidades socioculturales que median en los posicionamientos hacia la automovilidad, los valores y estilos de vida que giran en torno al automóvil, además de distintas formas de apropiación del coche, para finalmente proponer recomendaciones de acuerdo con los perfiles a los que pertenecía cada participante (Gordo-López, Parra, & Heiber, 2011; Heiber, 2010).

A diferencia de aquella, el objeto de la actual investigación vuelve a la otra orilla del Atlántico, a Brasil, sin todavía trasladar un modelo metodológico listo de un lado al otro. Mientras que entre 2001 y 2010 los casos fatales en la siniestralidad vial bajaron en España un 55% según la Dirección General de Tráfico (2010) y las movilizaciones como el 15M acampado en la Plaza del Sol alertaron sobre la desaparición de la clase media española, los brasileños han visto el aumento de las muertes en carreteras, han dado la bienvenida a su cuestionable “nueva clase media” y se movilaron en junio de 2013 con exigencias que estuvieron desde el principio vinculadas al estopín aparentemente irremediable de la movilidad urbana.

Dos meses después de haber cerrado el trabajo de campo con entrevistas estructuradas a jóvenes conductores en universidades de Rio de Janeiro y São Paulo, se produjeron las inesperadas protestas de junio de 2013, que llevaron a millones de personas a las calles de las principales ciudades de Brasil y cuyo inicio quedó marcado por la novedosa amalgama entre movilidad urbana, movilización popular, movilidad social y movilidad de información. Una circunstancia excepcional para reconsiderar el trabajo de campo como una genuina instantánea e incorporar las circunstancias sociales en marcha.

Personalmente, en el intervalo de tiempo que comprende esta investigación doctoral, estuve obligado a experimentar con casi todos los medios disponibles en términos de movilidad y de dispositivos neonómadas<sup>3</sup>, probando la reterritorialización en la desterritorialización hacia distintos países y culturas. Esta condición de vigor empírico ha influido en las indagaciones prospectivas acerca de la automovilidad, menos atenta a las estadísticas (frías, además de imprecisas en el caso de la siniestralidad vial en Brasil) y más preocupada en aprehender los procesos constitutivos de las prácticas concatenadas en un estilo – en este caso brasileño – que se transmite desde la estructuración social hacia la relación entre actores y artefactos técnicos en un ámbito paradigmático de movilidad cada vez menos exento de la huella biopolítica.

En los capítulos siguientes trataremos de dilucidar el desarrollo de la presente investigación, sus objetivos, preguntas fundamentales, procedimientos metodológicos, marco teórico, contextualización – que en sus momentos tocará también los fundamentos de la historia, de la planificación urbana y de la filosofía – y análisis de los datos cualitativos explorados.

## **1.2. PROBLEMATIZACIÓN**

En el año de 1865 publicaba Julio Verne su libro *De la Tierra a la Luna*, una ficción que relataba un viaje pionero realizado por los personajes Michel Ardan, Barbicane y Nicholl, quienes construyeron un gran cañón que les lanzó al espacio dentro de un proyectil. No partieron solos, sino en la honrosa compañía de dos perros: Diana y Satélite. Instantes después del lanzamiento fueron sorprendidos por la muerte de Satélite, perrito que no resistió al impulso explosivo de la partida. La solución encontrada por los tres cosmonautas para evitar la desagradable situación fue librarse del compañero cuadrúpedo entregándole al vasto espacio sideral. Satélite volvería más tarde a sorprenderles, porque inerte, giraba elípticamente alrededor del habitáculo sin despegarse del campo gravitatorio de la nave.

Este pequeño acontecimiento del mundo ficcional sirve de metáfora preliminar para exponer una importante cuestión de interés sobre los procesos poco lineales que redefinen

---

<sup>3</sup> La idea de neo-nomadismo está anclada a los trabajos de Deleuze & Guattari (1995) y Negri & Hardt (2000). Como bien ha demostrado D'Andrea (2006), es un concepto que ayuda a repensar las nuevas formas de subjetividad que acompañan la desterritorialización en una sociedad altamente tecnificada.

el coche como elemento misantrópico en la sociedad actual<sup>4</sup>. Con un simple ejercicio de deconstrucción histórica observamos que la Revolución Industrial – por cierto, contemporánea a Julio Verne – se consumó en gran medida gracias al descubrimiento, aparentemente ajeno, de las patatas andinas. Este hecho impredecible ha dejado tras de sí una sociedad agraria para seguir hacia el progreso urbano sin dedicar demasiada importancia a sus efectos contradictorios: la muerte como un satélite que gira alrededor de una estructura protectora de la vida, al mismo tiempo que esta estructura genera nuevos tipos de riesgo y a veces se vuelve la causa misma de muertes.

Tener conciencia de que se puede morir o matar cada vez que se sube a un coche puede convertirse en casi una obsesión para quienes han desarrollado una mínima consciencia de las cifras de siniestralidad vial - indicios irrefutables que no deben dejar de caracterizar a uno de los objetos más deseados de la sociedad -, aunque a las estadísticas les faltan rostros. Así se deja seducir por el barniz que reluce las virtudes y posibilismos de los artefactos, expulsando los efectos colaterales de zonas de confort y convirtiéndoles en satélites fantasmagóricos, que, por puro sentido práctico, necesitan ser ignorados a fin de que no se transformen en fobias cotidianas.

La historia de Julio Verne expone la adaptación y el uso como medio de transporte de un instrumento fabricado *a priori* con la pura finalidad de matar (un cañón con munición fue utilizado como proyectil de transporte): el apriorismo incumplido de los artefactos en el campo de la acción humana que en un camino inverso sirve de ejemplo al caso del coche, como una herramienta de transporte que se convierte en muchas otras cosas, incluso máquina letal. Con lo que no se puede dejar de repetir una de las leyes fundamentales de Melvin Kranzberg que indica que una técnica no es mala, ni buena, tampoco neutra. El proceso implicado directamente en la creación de una tecnología no suele ser el determinante de las consecuencias deseadas o indeseadas de la misma, pero sí el uso que se le destine al objeto inmerso en un contexto social propio de circunstancias variadas. Significa decir que bajo las finalidades estipuladas en guiones de usos preestablecidos, cada

---

<sup>4</sup> Una discusión más condensada de este tema se ha publicado en Heiber et al. (2008). *Siniestralidad Vial y Subjetivación: el coche en la gestión global de la vida y la muerte. In Cultura Digital y Movimientos Sociales. Madrid: Catarata, pp. 73–98.*



grupo de individuos puede ejercer indistintamente el manejo de un artefacto de acuerdo a diferentes grados de significancia.

Pierre Levy (1993) extiende la misma cuestión a términos de virtualidad. Para el filósofo tunecino no sería pues cuestión de definir si una técnica es buena o mala, además de la neutralidad ausente, sino averiguar las irreversibilidades contenidas en cada uno de sus usos y fusiones con los posibilismos de acción, lo que implicaría también enfocar su funcionamiento político de gestión en la sociedad. Es crucial, por lo tanto, evaluar el devenir de esas mediaciones técnicas y los efectos que causan en los desplazamientos de identidades, en las subjetividades colectivas y sus guiones de acción.

En una argumentación semejante orientada por el constructivismo social, Latour (2011) trata la mediación tecnológica para sugerir el seguimiento de las redes socio-técnicas y sus elementos humanos y no-humanos: ¿matan las armas de fuego o la gente que las maneja? Según Latour, ni la idea materialista del arma como culpable, ni la idea moralista del individuo corresponden a la realidad, sino que la mediación técnica se ocupa de distribuir la responsabilidad de las acciones entre agentes que, afectados por una especie de alteridad que involucra a humanos y no-humanos, terminan enrollados de manera híbrida en una extensa red de acciones y actores.

Aunque el sistema de tráfico simbolice la estandarización global de prácticas colectivas que cobra su protagonismo en la vida diaria del planeta, este sistema universalizado se acomoda distintamente a metabolismos locales y organismos sociales de alta complejidad, de normas, valores y motivaciones particulares. Luego, el análisis de un perfil demográfico delimitado a saber – jóvenes de Brasil, conductores, universitarios y usuarios frecuentes de las TIC –, representará la piedra de toque para comprender la producción social de riesgos entre sujetos que empiezan a participar como conductores de coches y usuarios de las nuevas tecnologías, al mismo tiempo que, además del coche, habitan otro campo tradicionalmente reservado a clases privilegiadas, como son las universidades públicas, de modo que estos elementos marcan las nuevas reorientaciones de tensión propia de una gramática sociológica en Brasil.

Ello significa hablar exactamente de este proceso de recombinación, emergencia de nuevos actores y acciones, influenciados entre sí e inmersos en una serie de interacciones sociales y simbólicas; proceso que se presenta en las calles de cualquier ciudad a través de esta figura hija de la modernidad que es el automóvil y sus usuarios. Mujeres y hombres

que, al volante de un coche, son capaces de interrumpir un determinado guion comportamental de conductor y de ciudadano para convertirse en una entidad autorreferencial movida a gasolina sobre cuatro ruedas.

Históricamente se ha constituido de manera universal un verdadero sistema de automovilidad, que a su vez se define como un campo de los más interesantes para analizar una determinada sociedad. La calle y el coche son uno de los pocos reductos en donde individuos necesitan constantemente, en espacio público, negociar acciones, predecir situaciones, poner en práctica valores o normas y manejar opiniones sobre un entorno y sus elementos. O sea, el coche es capaz, al mismo tiempo, de influir y de revelar trazos importantes de la constitución de un sujeto urbano que prioriza sus elecciones cotidianas, se articula de acuerdo con su lugar en la sociedad, se apropia de aquello que le conviene y termina involucrado en una producción social de riesgos que abarca muertes, vidas y daños.

### **1.2.1. DE LA (IN)MOVILIDAD ESTRATIFICADA.**

En un discurso de 2012<sup>5</sup> y ya ex presidente, Lula da Silva subrayó el hecho de su gobierno de haber transformado 40 millones de pobres en gente de clase media. Un hecho que le ha proyectado como una de las principales figuras políticas de este comienzo de milenio, representante de la defensa por justicia social tanto en Brasil como en el mundo.

Se ha visto más tarde que la euforia no tardaría en pasar. Más allá de los beneficios de programas sociales para la transferencia de renta – primero programa *Fome Zero* y luego *Bolsa Família* –, este celebrado grupo social cuenta principalmente con individuos que, en ascensión social, han podido acceder a una ola de consumo a través de la disponibilidad de crédito financiado y así comprar coches, electrodomésticos o incluso ingresar en la experiencia de los vuelos *low cost*. En términos de marketing político, se la ha profetizado como *la nueva clase media*, o *clase C*, estrato social que en detrimento de un intento de equiparación de renta y de políticas de recompensación histórico-social, ha penetrado finalmente los espacios de privilegio brasileño por excelencia: aeropuertos, coches,

---

<sup>5</sup> Discurso proferido en la Cámara Municipal de São Paulo el día 21 de mayo de 2012.

shopping-centers, universidades e incluso, por nueva reglamentación jurídica, los ascensores sociales en los edificios donde trabajan.

A su vez la industria automovilística siguió rompiendo records históricos. Apenas en 2013 se han producido y vendido dentro de Brasil más de 3,5 millones de coches, según la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA); más de la mitad en la zona suroeste donde se ubican São Paulo y Rio de Janeiro.

La prosperidad económica de la última década tuvo un reflejo en las noticias de todo el mundo. Desde fuera, emergía un gigante sudamericano y desde dentro, la exaltación de una autoestima a menudo suprimida. Fue en parte gracias a los últimos hallazgos de petróleo<sup>6</sup> en la costa brasileña que, sumados a otros royalties minerales y agrícolas, llegaron a situar el país como la sexta economía global; situación que, en el año de 2015, se mostraría insostenible bajo la abrupta devaluación de los royalties en el mercado internacional seguida de una grave crisis política protagonizada por Petrobrás y las históricas relaciones incestuosas entre empresarios y políticos.

Mientras los indicadores económicos apuntaron hacia el optimismo, principalmente a lo largo de los dos primeros gobiernos de Lula (2002-2010), hubo un importante incremento de los puestos formales de trabajo, de los programas de distribución de renta y principalmente de la disponibilidad de crédito para una importante fracción de la población menos favorecida. Estos hechos dieron fuerza al discurso de esta clase media que pasó a ser la mayoría de la población desde 2008 (Neri, 2011): una *clase C* con más de 100 millones de integrantes. Desde la última década estas posturas puramente economicistas insisten en la división objetiva, por franjas de renta, de la sociedad brasileña en clases A, B, C, D y E para, a través de sus variables mercantiles, destacar el incremento de la llamada clase C y luego inducir la idea de un país cuya clase media predominante se aproximaría a los estándares europeos de bienestar<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Conocido como petróleo del pre-sal, profundamente ubicado en la camada anterior a los estratos geológicos salinos y por esto de difícil extracción, su viabilidad económica no era considerada hasta hace pocos años.

<sup>7</sup> Según la clasificación por renta *per capita* de Neri (2011), las franjas se establecen como clases E (R\$ 0 – R\$ 705), D (R\$ 705 – R\$ 1126), C (R\$ 1126 – R\$ 4854), B (R\$ 4854 – R\$ 6329) y A (> R\$ 6329). Con esta calibración estadística se diseña una clase C que representa un 50% de la población que separaría las partes “indiana” y “belga” de *Belíndia*, un término utilizado frecuentemente para definir Brasil. A modo de comparación, en 2010 el cambio monetario entre Euro y Real era de €1 para R\$2,50.

Voces discordantes de esta postura suspicazmente política han defendido que el escenario económico poco ha cambiado la estructura social de clases y que sensibles aproximaciones en la renta de la baja clase media y de la clase trabajadora más cualificada no significan absorciones concretas en el campo social (Pochmann, 2012; Scalón & Salata, 2012; Xavier Sobrinho, 2011).

Aplicando un aparato metodológico de inspiración weberiana y bourdiana para refutar la perspectiva puramente economicista, Jessé de Souza (2010) apunta a la existencia de una estructura dividida en cuatro grandes clases, cuyas nomenclaturas son provocativas y cuyas diferencias entre sí se expresan directamente en estilos de vida y perspectivas de futuro: i) los *adinerados* que suman cerca de 1% de la población y manejan más de la mitad del PIB brasileño; ii) los *privilegiados* que representan la clase media clásica, alejada de las concentraciones incalculables de capital económico pero que disponen aún de elevado acceso al capital cultural; iii) los *luchadores*, que en realidad constituyen esta llamada *nueva clase media* pero cuya ascendencia social no les incorpora realmente en el estrato superior, sirviendo principalmente para distanciarles de los que están abajo; iv) los *marginados*, el tercio de la población que no está incorporada al sistema de capital, un sector marginal que vive en la inmanencia de la pobreza sin ninguna perspectiva de futuro.

Siguiendo este análisis de tipificación estructural en el campo social de dominación simbólica entre las clases, Souza (2010) indica que la mayoría de la población aún pertenece a los dos estratos inferiores y profundiza en las relaciones (in)existentes entre *privilegiados* y *luchadores*. A pesar de que estos contribuyen al crecimiento del mercado, este impulso se da en gran medida porque han incorporado una ética de trabajo propia del *self made man* que se opone a cualquier estilo de ociosidad. Si el capital económico no sirve de parámetro fiel entre los dos estratos, es el capital cultural el que se encarga de distinguir a los *privilegiados* de los *luchadores*. Mientras estos experimentan un déficit de tiempo y de energía para compaginar adecuadamente trabajos y estudios, aquellos han heredado de su familia una condición emocional y cognitiva que les permite emplear el tiempo apenas para las actividades y habilidades que luego les permitirán ocupar las plazas más deseadas y cumplir con su destino de clase dominante<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Adoptando la tipificación sugerida por Jessé de Souza (2010) y sus cuatro clases de *endinheirados*, *privilegiados*, *batalhadores* y *ralé*, las llamaremos adinerados, privilegiados, luchadores y marginados.

Enfoques teóricos de clases EGP (Erikson, Goldthorpe e Portocarrero) o del índice ISEI (International Socio-Economic Index) también contestan el discurso economicista de la nueva clase media, sobretudo cuando deriva exclusivamente de franjas de renta intencionalmente calibradas (clases A, B, C, D y E). Concluyen además que São Paulo y Rio de Janeiro, las principales ciudades del país, comparten gran similitud en sus estructuras sociales y en sus morfologías de segregación dentro del área metropolitana (Marques, Scalón, & Oliveira, 2008). Esto significa que el modo como se distribuyen la ocupación, los usos y las prácticas en el espacio de ambas metrópolis estaría vinculado a variables socio-demográficas que definen las jerarquías sociales de clase donde cada grupo cuenta con distintos recursos o facilidades para transportarse en el interior de la misma zona urbana. Esto, en términos de vida cotidiana en dos regiones metropolitanas que sumadas se aproximan a la población de España, resulta tanto en facilidades para el cumplimiento de las tareas diarias para unos, como en la inconveniencia de desplazamiento para otros.

Si se considera inmovilidad aquella condición donde una persona no supera un desplazamiento diario de 300 metros independientemente de cómo se desplace, se estima que São Paulo y Rio de Janeiro poseen una tasa media de inmovilidad que alcanza al 45% de sus habitantes, prácticamente el doble si se lo compara a otras grandes ciudades europeas (Motte-Baumvol & Nassi, 2012). Ese mismo estudio indica que la variable ocupación es preponderante para estos índices. Trabajadores o estudiantes residentes en zonas ricas tienen solo un 10% de inmovilidad, mientras que la inmovilidad de los homólogos residentes en zonas más pobres llega al 30%. Por otro lado, los desempleados poseen niveles mucho más elevados de inmovilidad, un 80% si residen en zonas pobres y un 60% si habitan zonas ricas. En estos casos la falta de coche tampoco sería una condición *sine qua non* de inmovilidad, dada la existencia del sistema de transporte público. Lo que se puede concluir es que la inmovilidad y los medios adoptados para moverse están vinculados a la ocupación laboral, al capital cultural y al capital económico.

En las investigaciones orientadas por las clases EGP, el coche aparece decisivamente entre los profesionales, administradores y pequeños empresarios o comerciantes, pero luego se va incrementando entre los trabajadores no manuales de rutina y los trabajadores manuales cualificados (Scalón & Salata, 2012). La movilidad se ha definido como uno de los grandes retos urbanísticos del país. Sus centros más importantes, São Paulo y Rio de Janeiro, poseen una tasa de inmovilidad que involucra al 45% de los habitantes. El otro 55% que se mueve, lo hace a menudo de manera poco efectiva.

### 1.2.2. DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN BRASIL

Desde los años 50, cuando las primeras industrias automovilísticas se instalaron en Brasil, el uso del automóvil se fue incrementado principalmente en áreas metropolitanas, literalmente aparcando la prioridad de desarrollo de otros medios de transporte y dando inicio a un modelo hegemónico de movilidad urbana basado en el coche. La siniestralidad vial se concibe como uno de los efectos colaterales más dramáticos de ese modelo que actualmente resulta casi irreversible, convirtiéndose en el centro de las preocupaciones políticas sobre la gestión territorial.

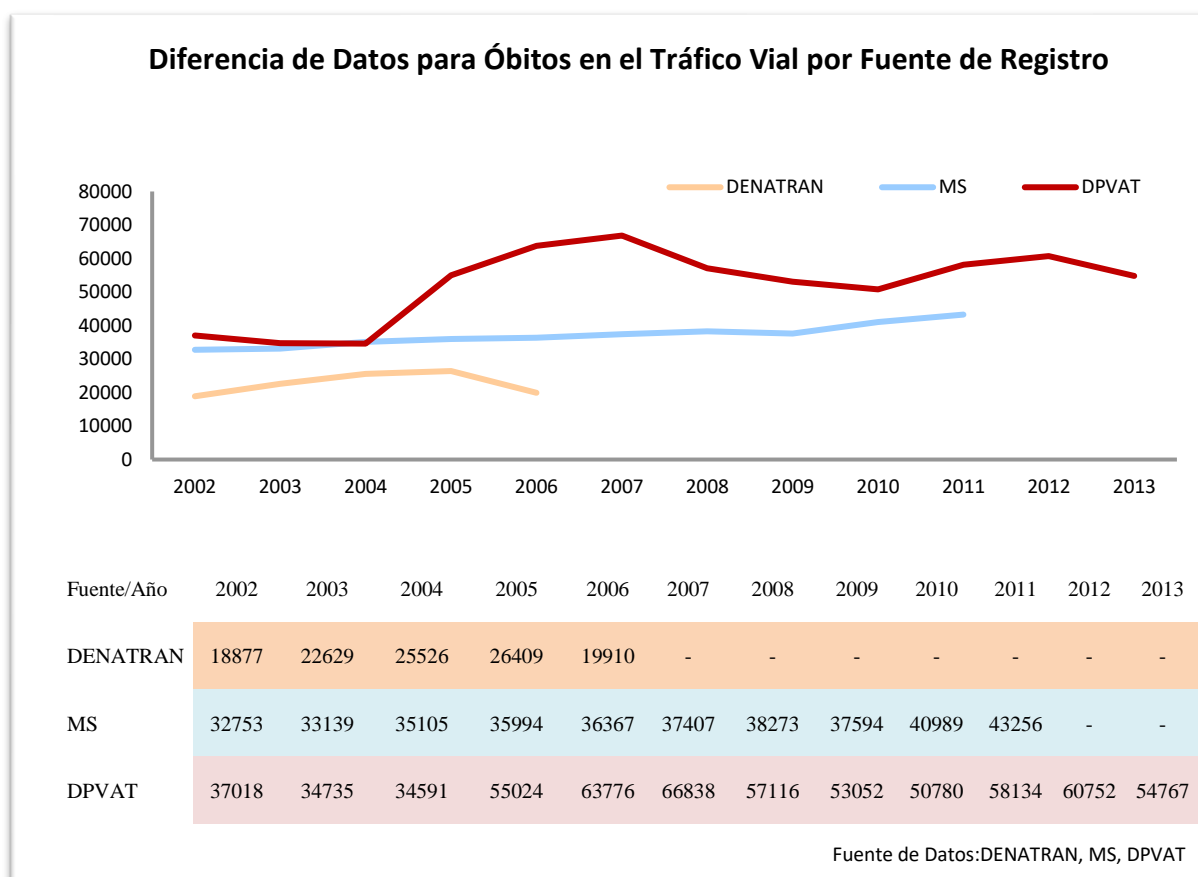
La inserción del coche es sorprendente en un país que apenas aparece en los rankings de renta nominal per cápita y cuya distribución de renta le hace uno de los países más desiguales del mundo. Como veremos en profundidad en los análisis del Capítulo 3, el coche tiene tal protagonismo que usualmente el brasileño se ve a sí mismo como el “mejor conductor del mundo” y “un apasionado de los coches” que, necesario o deseado, puede ser visto “como un hijo” o tratado “como una mujer”.

En 1897 el abolicionista José do Patrocínio, propietario del primer coche de Rio de Janeiro, subestimando este principio de fragilidad que permea la relación con el coche, prestó su vehículo al amigo parnasiano Olavo Bilac, sin imaginar que durante aquel paseo por la carretera vieja de la Tijuca, Bilac inauguraría el fenómeno de la siniestralidad vial en Brasil. El escritor Ruy Castro (2000, 2006) ha descrito el suceso que se ha consagrado en tragedia poética, pues simboliza el mestizaje de razas que caracteriza Brasil (el negro Patrocínio, el blanco Bilac) y el manejo desastroso de un peligroso artefacto técnico en manos del poeta más prominente de la época.

Pasado más de un siglo desde el evento inaugural de la siniestralidad, el país posee más de 70 millones de vehículos automotores – de los cuales casi 50 millones son turismos privados – y políticas públicas que desde la última década promueven exenciones de impuestos como incentivo a la industria del sector. Según el DENATRAN (2012), cada año la cantidad de coches aumenta cerca de 7% y las motocicletas superan el crecimiento medio anual de 10%, desde que se alzaron como opciones atractivas, pero epidemiológicamente arriesgadas, para evitar atascos.

Mientras los datos del parque son precisos, la siniestralidad vial carece de una base estadística consistente. Una comparación (ver *Figura 1*) entre las tres fuentes oficiales que registran en escala nacional las muertes por siniestralidad vial, el Departamento Nacional

de Tráfico (DENATRAN), el Ministerio de Sanidad y la Seguradora Líder (responsable por las indemnizaciones del DPVAT, seguro obligatorio de daños personales causados por vehículos automotores), indican enormes discrepancias tanto en las cantidades anuales absolutas, como en las tendencias del fenómeno en las últimas décadas.



*Figura 1: Discrepancia entre los datos anuales de óbitos en siniestralidad vial en Brasil*

El DENATRAN posee los índices más infravalorados, considerando apenas las muertes *in loco* registradas por la policía. El Ministerio de Sanidad presenta datos más abultados porque aparecen las muertes registradas en los hospitales, aunque estadísticamente desprecian incontables registros que solo indican accidente como causa de muerte, sin especificar que haya sido un accidente de tráfico. Por fin, los datos del DPVAT son los más elevados pero conservan dos problemas fundamentales: primero porque se remiten a las indemnizaciones del seguro nacional obligatorio, del cual muchas víctimas siquiera saben que poseen dicho derecho, cuando pagan esta tasa anual pero no lo reclaman (fenómeno

que muy probablemente tendrá contrastes poco estudiados según sectores demográficos específicos); segundo, este seguro puede ser exigido dentro de un intervalo de tres años, haciendo con que los registros no reflejen exclusivamente las muertes del año corriente. (CMN, 2009; DPVAT, 2014; Waiselfisz, 2011, 2013).

Considerando esta preocupante inconsistencia estadística en extensión nacional, hay sospechas concretas de que las cifras oficiales no satisfacen ni cuantitativamente, ni cualitativamente, el diagnóstico de casos en que la siniestralidad vial se configura como *causa mortis*. Muchas son las razones de dicha inconsistencia, desde la extensión territorial del país y sus desigualdades en el desarrollo institucional, hasta el tradicional *lobby* ejercido por la industria automovilística a la hora de enmarcar prioridades del poder público. Bajo carácter científico, sería impreciso elaborar políticas públicas con base exclusiva en dichos datos, capaces de coincidir apenas en que cerca del 75% al 80% de las víctimas sean varones y del 20% al 25% sean mujeres (CMN, 2009; Panitz, 1999; Waiselfisz, 2011, 2013).

Las estadísticas del DPVAT (2014) serán supuestamente las más completas y se componen por tres categorías de indemnizaciones: muerte (R\$13.500,00); invalidez permanente (hasta R\$13.500,00); y costes médicos, también conocido como DAMS (hasta R\$ 2.700,00). Se destinan a víctimas tipificadas como: conductor (de cualquier vehículo), pasajero y peatón. De un total de 633.845 indemnizaciones pagadas en el año de 2013, 54.767 fueron por muertes, 444.206 por invalidez permanente y 134.872 debido a costes de sanidad. Según las *Figuras 2 y 3*, el rasgo general de indemnizaciones apunta que el 50% de las víctimas se encuentran en las franjas de edad entre 18 y 34 años; la proporción por género se da prácticamente en un orden de 4 varones por cada mujer; del universo total de indemnizaciones por muerte, invalidez o costes médicos que pueden destinarse a conductores, pasajeros o peatones, un 40% se ha destinado apenas a la invalidez de conductores varones y solo 1% a la muerte de mujeres.

La observación detallada de algunos puntos de las estadísticas DPVAT, por ejemplo, el nivel de discriminación por vehículos, indica aún que el 71% de las indemnizaciones totales se han destinado a accidentes con motocicletas, contra un 24% de vehículo turismo.



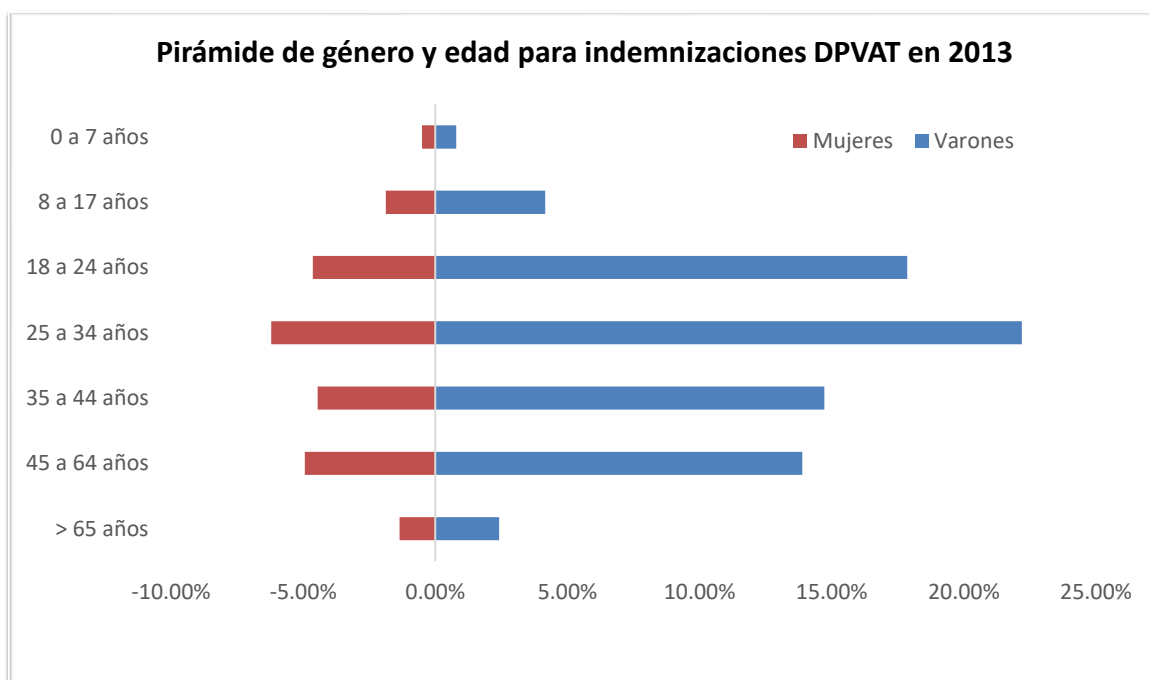


Figura 2: Indemnizaciones DPVAT en 2013 según género y edad. (DPVAT, 2014)

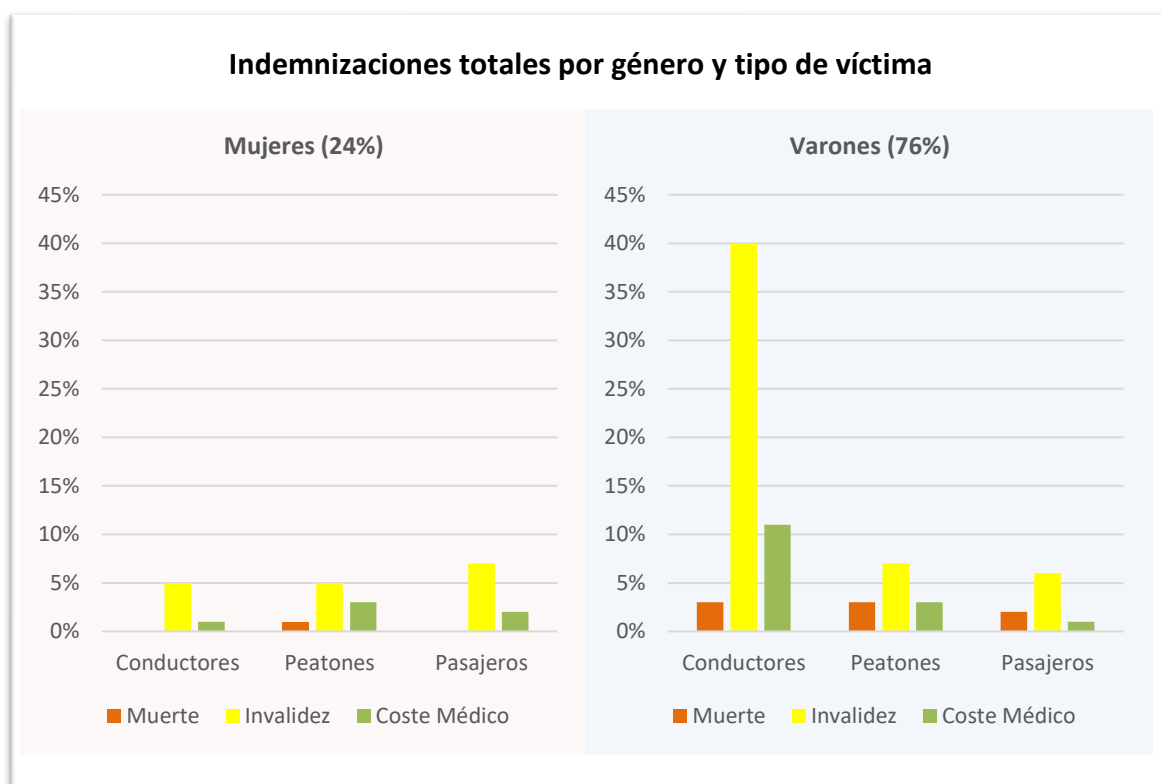


Figura 3: Indemnizaciones DPVAT de acuerdo con género y tipo de víctima. (DPVAT, 2014)

Los datos de las *Figuras 2 y 3* ponen de manifiesto la diferencia de implicación de la siniestralidad vial en cada género. Una evidencia casi obvia si se considera que el coche es históricamente tratado como un campo de masculinidad por antonomasia y que, en Brasil, aún repercute en roles distintos en el interior de una cultura de automovilidad. La *Figura 3* especialmente, muestra la cantidad de conductoras indemnizadas por invalidez alrededor de ocho veces más baja que los conductores varones, mientras que, como pasajeras, ellas reciben más indemnizaciones que ellos.

Bajando a escalas espaciales más pequeñas, de las 54.767 indemnizaciones por muerte en Brasil, 9.676 tuvieron lugar en el Estado de São Paulo, zona de mayor desarrollo urbano del país, manteniéndose una relación aceptablemente proporcional entre los 200 millones de habitantes brasileños y los 45 millones de paulistas.

Con los datos municipales que integran las cifras nacionales del Ministerio de Sanidad – infravalorados en comparación al DPVAT de acuerdo con la *Figura 1* –, tan solo en la capital São Paulo, con sus 11 millones de habitantes, en 2013 han muerto 1152 personas como resultado directo de la siniestralidad vial (CETSP, 2014). Una cantidad prácticamente cuatro veces más grande que Nueva York y casi lo mismo que el total de muertes en carreteras interurbanas de España para el mismo período. Este escenario ejemplifica que apenas un 28% de las víctimas ha muerto en el momento del accidente, el 35% en las 24h después del accidente, el 30% entre el día posterior y los veinte nueve días siguientes y un 7% ha fallecido después de treinta días.

Asimismo, en el municipio paulistano, cuyos datos de accidentes en zona urbana no incluyen los siniestros de carreteras, el fenómeno de la siniestralidad vial se diluye con homogeneidad territorial sin indicar patrones de concentración.

Como se puede apreciar en la *Figura 4*, además del riesgo característico de los conductores jóvenes con variado nivel de capital cultural, los datos evidencian: alta victimización de peatones adultos y ancianos con bajo capital cultural y mayoritariamente varones (aunque como peatones, la muerte de mujeres tiene más peso estadístico que como conductoras de coches o motocicletas); y motociclistas varones, jóvenes y de capital cultural bajo a medio como perfil de más elevado riesgo en las ciudades, donde compiten por espacio con coches y se aprovechan de su tamaño para intentar imponer agilidad en los trayectos.

## Siniestralidad Vial en el Municipio de São Paulo, 2013

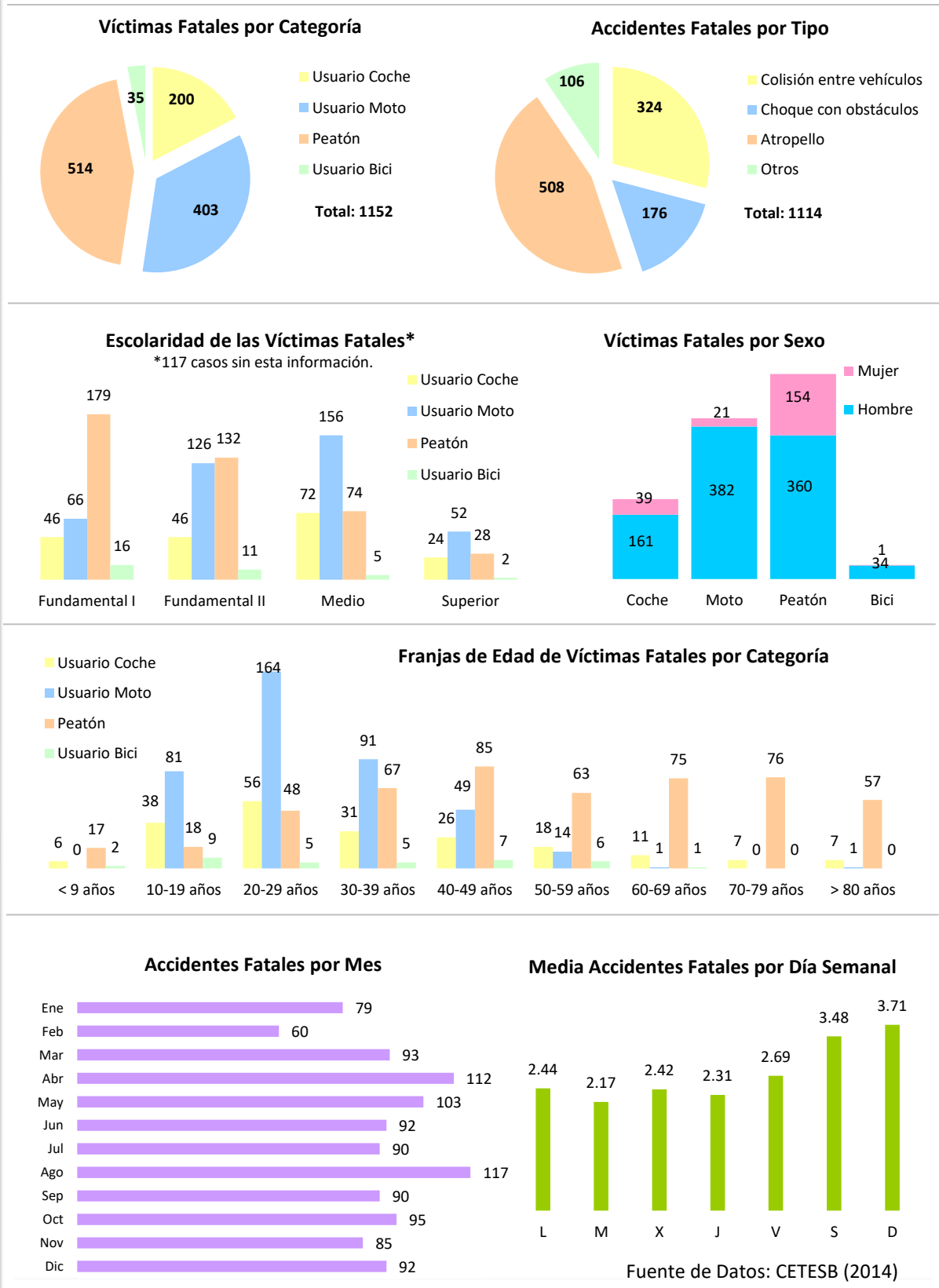


Figura 4: Datos de la Siniestralidad Vial en el Ayuntamiento de São Paulo, 2013

También es notable el incremento de accidentes en períodos de ocio, evidenciando la alerta de muchos estudios sobre la incidencia del alcohol en los accidentes, sean de ciudad o de carreteras (Barbosa, 2010; Campos et al., 2012, 2013; Cofani, 2012; De Boni, 2007, 2011; Domingos, 2008; Panitz, 1999; Pechansky et al., 2009; Pinsky, Labouvie, & Laranjeira, 2004; Ponce, 2009; Sousa, 2010). Investigaciones variadas en el campo de la sanidad pública sugieren que la inserción del alcohol en los accidentes de tráfico en Brasil es mucho más expresiva de lo que se deduce a partir de los registros oficiales de accidentes (Domingos, 2008; Oliveira, 2002; Ponce, 2009; Vieira, Ribeiro, Romano, & Laranjeira, 2007).

En este sentido, siguiendo el tamiz normativo-punitivo sin cuestionar el *lobby* de la industria automovilística, el poder legislativo aprobó en 2008 nuevas restricciones al consumo del alcohol por parte de los conductores. Desde entonces la denominada “ley seca” impone severos límites de alcoholemia, pero excepto donde la fiscalización actúa con rigor, se sospecha que hasta un cuarto de los conductores podrían estar manejando sus coches bajo efectos del alcohol en determinadas franjas horarias (Barbosa, 2010; Campos et al., 2012, 2013; Canavese, 2011).

A pesar de todas las imprecisiones de registro, en Brasil la siniestralidad vial se constituye oficialmente en la segunda principal causa de muerte de varones en la franja de edad entre 15 y 44 años, por detrás de los homicidios (De Boni, 2011). El país, conocido por la generosidad y alegría de su pueblo, es también un lugar heterogéneamente violento en donde el factor humano es causa de 98% de los accidentes.

### **1.2.3. DE LA AUTOMOVILIDAD JUVENIL**

Una nueva tendencia en el fenómeno de la siniestralidad vial en Brasil pasó a nutrir el discurso de victimización juvenil. Ese sector poblacional inserto en un nuevo contexto económico del país, de pronto encontró un acceso más fácil a coches y motocicletas, lo que a su vez influyó directamente en que, entre 2004 y 2008, el incremento de la tasa de mortalidad entre jóvenes haya sido 15 veces superior al incremento de muertes en franjas de edad por encima de los 30 años (Waiselfisz, 2011).

Un escenario observado en muchos países durante los últimos treinta años señala que, por parte de los jóvenes<sup>9</sup>, una tendencia de disminución en las emisiones de carnets para conducir coincide con elevadas tasas de penetración de la cultura digital (Sivak & Schoettle, 2011). Lo mismo ocurre en la “Meca” de la automovilidad, entre 2001 y 2009 el estadounidense medio bajó su kilometraje anual en un 6%, mientras que entre los jóvenes la reducción superó los 20%. Dicho comportamiento estaría primordialmente vinculado a una nueva racionalidad en la vida urbana con la afición juvenil por las nuevas tecnologías, por los modos alternativos de transportes frecuentemente gestionados por aplicaciones móviles y también por el reflejo de las crisis económicas (Davis, Dutzik, & Baxandall, 2012).

El coche como sueño de consumo juvenil va dejando de serlo en los países que promueven la llamada *smart mobility*, un tipo de movilidad donde interactúan las modalidades de transporte y las tecnologías de información y comunicación (Terlep, 2012).

Por su parte, la industria automovilística busca tanto adaptar sus estrategias de ventas para estos consumidores en cuyos sueños el coche fue reemplazado por artefactos más asequibles (el Smartphone), como explorar países en desarrollo económico (Brasil, Rusia, India, China etc.) donde todavía pueden vislumbrar mercados prometedores dentro de paradigmas menos novedosos que aún hacen del coche el rey de la selva urbana.

Mientras en Europa el *carsharing* y los usos integrados de medios de transporte desarrollan las posibilidades de utilización del coche sin necesariamente poseerlo (elecciones manejables a través de las TIC), interlocutores de las principales marcas automovilísticas presentes en el mercado brasileño asumen la preocupación por desarrollar productos basados en la personalización y la conectividad, demandados por parte de compradores cada vez más jóvenes (Folha de São Paulo, 2012), pero sin prescindir de la noción de propiedad y exclusividad de uso.

Aparte la nueva dinámica socioeconómica, es interesante apreciar que desde hace décadas se ha sedimentado en Brasil una costumbre de elevado valor social en que, más allá de los ritos elitistas de masculinidad que otorgan coches a los chicos que cumplen 18 años, los padres también premian a sus hijos e hijas con coches tras su ingreso en la universidad. El acceso al aparato público de enseñanza superior siempre representó en el

---

<sup>9</sup> Llamaremos de jóvenes a las personas que pertenecen a franjas de edad por debajo de los 30 años.

país un ejemplo cabal de cumplimiento con destinos privilegiados de clase y el coche ha encontrado un rol simbólico preeminente. Con las políticas en la educación pública a lo largo de la última década reservando plazas para sectores sociales menos favorecidos y también con más oferta de instituciones privadas en una coyuntura económica favorable, se ha ampliado el acceso a la enseñanza superior y a la automovilidad, haciendo que el coche represente para estos jóvenes no solo el cumplimiento de su origen de clase sino también el rol de movilidad social ascendente para jóvenes que comparten su tiempo entre estudios y trabajo.

#### **1.2.4. DEL RIESGO Y DEL HIBRIDISMO.**

Conducir puede ser una tarea arriesgada. Dentro o fuera del coche, compartir espacios puede resultar en una mala negociación a la hora de definir acciones de movimiento, y muchos elementos entran en juego a la hora de definir seguridad. Seguridad que, a su vez, debe ser leída tanto en términos materiales (anatomopolítica) como simbólicos (biopolítica).

La idea de riesgo en sí es mucho más amplia que los accidentes cotidianos y se incorpora a un estilo cultural practicado en la actualidad. El discurso del riesgo se fue volviendo cada vez más arraigado principalmente a partir de la década de 1990, cuando las sensaciones de peligro e inseguridad ya no dependían ni de fronteras ni de guerras, sino que resultaban pura y simplemente de eventuales efectos colaterales derivados de los desarrollos técnicos en la sociedad industrial avanzada. Como trató de demostrar Ulrich Beck (1998), el accidente de Chernóbil fue en su momento el síntoma inmediato más representativo de los peligros a escala global. Hoy es fácil reconocer la preocupación extendida al medio ambiente, a la salud, a la seguridad de las ciudades, a la política y a la economía. Elementos que cumplen un papel fundamental para una “sociedad de riesgos” donde el conflicto se da tanto en la retención de los beneficios del desarrollo como en el reparto de todo aquello que sea indeseable y temible, alimentando contradicciones en el interior de la modernización industrial (Giddens, Lash, & Beck, 1997).

Sin embargo, conviene matizar que el riesgo, a pesar de estar dominado por la lógica instrumental, supera el status de variable espontánea y se produce socialmente, porque se organiza a partir de saberes y prácticas. Como afirmó Paul Virilio (2007), el invento del navío

es también el invento del naufragio. Aunque esto se resuelva a partir de nuevos inventos técnicos, otros escenarios de riesgo derivan de soluciones insuficientes.

Los atentados del 11-S a las torres gemelas de Nueva York son una demostración cruel e irrechazable de que el avión como artefacto no está aislado en su campo funcional donde solo las leyes de la aerodinámica o los (des)comandos de sus pilotos son responsables de los accidentes. En la actualidad se ve claramente la noción universalizada de riesgo, incorporada al momento en que un pasajero busca un sitio web seguro para reservar su billete y rellenar el número de su tarjeta de crédito. Ahí también necesitará informar si desea una póliza de seguro contra imprevistos y confirmar que cumple con los protocolos de seguridad exigidos por las autoridades del país de destino. En el aeropuerto no podrá dejar su equipaje desatendido, recibirá credenciales para cruzar las distintas zonas entre el *check-in* y el embarque. Con un poco de suerte, pasará apenas por un control identificador de metales, o dependiendo de su apariencia, será públicamente sometido a un examen minucioso, casi un proceso de criminalización preventiva. Finalmente, en el avión, recibirá más una decena de instrucciones, algunas orientativas y otras prohibitivas, y si nada inesperado sucede, llegará bien a su destino.

Algo semejante ocurre en la siniestralidad vial. Cualquier estrategia más amplia ya puesta en práctica y que sirva como ejemplo de prevención indicará un predominio dicotómico de perspectivas. La primera y más común es la lógica tecnicista encaminada al desarrollo *ad infinitum* de los recursos tecnológicos (electrónica, mecánica, construcción civil) para evitar los fallos y las fatalidades en el sistema de tráfico. Según esta lógica, la calidad de las vías y de los coches es inversamente proporcional al riesgo de accidentes. El punto final de esta lógica se concreta en el desarrollo de coches autónomos, aunque no se sabría jurídicamente a quién responsabilizar en caso de accidente.<sup>10 11</sup>

---

<sup>10</sup> La Agencia EFE reportaba el día 17 de julio de 2015 el primer accidente de un coche autónomo de Google con heridos. En dicho siniestro, al igual que en los otros anteriores pero sin víctimas, la culpa se la ha echado al conductor del otro vehículo. El día 14 de febrero de 2016, otro siniestro de un coche autónomo de Google ocurre, esta vez con un autobús, pero las cámaras locales no han dejado dudas de que, por primera vez, el coche autónomo fue incapaz de ejecutar una buena negociación con un coche conducido por humanos. <<https://www.theguardian.com/technology/2016/mar/09/google-self-driving-car-crash-video-accident-bus>>

<sup>11</sup> Brad Templeton es el creador del coche autónomo de Google y también uno de los padres de la Internet. Un personaje que, como pocos, representa la convergencia entre automovilidad y TIC. En una reciente entrevista, afirma que el futuro pertenece a los coches autónomos que serán consumidos *on demand*. Lo que queda implícito es la necesidad de suprimir lo humano para que las máquinas puedan hacer sus negociaciones

La otra perspectiva sienta sus bases sobre los usuarios del sistema vial, en los factores humanos y sus unidades psíquica, física y anímica (evitar el consumo de alcohol, utilizar los equipos de seguridad y realizar exámenes de evaluación teórica y motora), resultando en la idea de que cuanto más preparado y precavido sea el conductor, tanto menor será el riesgo de involucrarse en un accidente.

Estas dos perspectivas no son antagónicas, más bien complementarias, pero frecuentemente sus interlocutores pueden llevarlas a dicho certamen. Al final, para evitar la amenaza del determinismo técnico, es tentador defender a ultranza el determinismo [psico]social (Latour, 2008, p. 124). ¡Y viceversa! Lo que apenas hace subrayar que, si ambos determinismos a su manera pueden lograr méritos atenuantes de la siniestralidad vial, estos funcionan con su propia lógica de causalidad, despreocupada con las motivaciones de los actores implicados en ese complejo escenario donde el riesgo se construye en la dimensión social, aquella que reúne asociados los elementos culturales, tecnológicos, jurídicos, psicológicos, arquitectónicos y todos los factores que conforman dichos escenarios. Por desgracia, los fallos y los accidentes resultantes del frente modernizador no se restringen a unos pocos campos epistemológicos que en la propia modernidad estuvieron compartimentados y que en la posmodernidad implican la construcción de puentes.

La disponibilidad cada vez mayor de datos registrados en los vehículos (o en los smartphones de los conductores) está ayudando a detallar el conocimiento acerca de las situaciones que implican los accidentes y apuntan principalmente hacia la juventud practicante de un estilo de vida en donde las TIC asumen un importante rol cotidiano. El estudio más profundo publicado hasta la fecha, con base en un universo de 6842 accidentes con jóvenes conductores en Estados Unidos entre 2007 y 2013 – en donde los coches poseían un sistema especial de monitoreo por cámaras que registraban imágenes tanto del interior como del exterior del automóvil – indica un problema general de falta de atención por parte de estos jóvenes, resultando como importante conclusión que seis de cada diez accidentes tienen como causa la distracción del conductor y sus dificultades para concentrarse en la tarea de conducir. En los siniestros de un único vehículo, por ejemplo, el uso del móvil sería responsable de un tercio de los casos de distracción, proporción que supera la mitad si se considera que en el coche iba el conductor solo. Además, una situación

---

algorítmicas entre sí y entre el entorno, para entonces evitar colisiones y por consecuencia la responsabilidad por las mismas. <[http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/06/14/actualidad/1434269698\\_536795.html](http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/06/14/actualidad/1434269698_536795.html)>



llamativa y única es que la cantidad de conductoras supera a los varones en este tipo de siniestro (Carney, McGehee, Harland, Weiss, & Raby, 2015).

Cuando se debate el riesgo en la automovilidad, lo que se establece no es sino una constelación de causas y efectos que puedan redundar en un accidente. Al mismo tiempo que hay rasgos sociales que constituyen los llamados perfiles más susceptibles de accidente, el riesgo también penetra en el campo simbólico de la sociedad e implica los miedos de no sentirse perteneciente a determinado grupo.

De manera amplia, los efectos del hibridismo entre humanos y máquinas bajo los saberes modernos fragmentados nos insta a comprender un fenómeno en el que las redes de acciones y de actantes no obedecen a los campos compartimentados de la episteme humana, sino que se extienden libremente por las prácticas cotidianas invocando toda una ontología de los actores, transformándoles en verdaderos cíborgs mundanos que necesitan ruedas para moverse y fibra óptica para comunicarse. Cuanto más se den a conocer las formas asociativas de dichos elementos y actores, mayor será la comprensión del contexto en el que se producen los riesgos de acuerdo con las características que reúnen afinidades de motivación y estilos de vida.

Como veremos en el Capítulo 2, todo este conjunto de artefactos conforma un verdadero régimen de automovilidad, cumpliendo con un rol de gestión de la(s) movilidad(es) con el fin de administrar la muerte y gobernar la vida a través de procedimientos que superan la disciplina y alcanzan un contexto de políticas de deseo.

### **1.3. OBJETIVOS**

#### **1.3.1. OBJETIVO GENERAL**

Analizar la incorporación del coche como elemento de motilidad, de ciudadanía y factor constituyente de riesgos en un contexto sociocultural específico donde, a lo largo de los últimos años, se ampliaron las superficies de contacto entre una clase media tradicional y otra ascendente a partir de la automovilidad y las nuevas tecnologías en sus dimensiones sistémica y biopolítica.

### **1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

A partir del análisis de un sector demográfico bastante significativo tanto en las cifras de accidentes de tráfico como en el uso habitual de las TIC (jóvenes conductores, universitarios de clases medias tradicional y ascendente):

- Identificar en el campo de la automovilidad brasileña agencias y mediaciones entre movilidades urbana y social, conectividad y movilización colectiva.
- Indagar en las principales dimensiones analíticas del posicionamiento practicado por el sector demográfico analizado, la relación con los otros actores y elementos que participan de modo a producir riesgos en el campo de la automovilidad.
- Evaluar motivaciones que han contribuido a visibilizar dinámicas sociales latentes en torno al objeto social de estudio y las recientes protestas acaecidas a partir de junio de 2013.

### **1.4. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN**

Esta investigación de carácter exploratorio se establece con base en las siguientes preguntas:

- ¿En qué medida se desarrolla y se ve afectado el papel del coche en Brasil, sus mediaciones, riesgos producidos y la ontología misma del conductor, a partir de la reciente inclusión de un importante sector demográfico al universo de la automovilidad y de las TIC?
- ¿Hay beneficios teórico-analíticos en adoptar el concepto de motilidad vinculado a la noción multidimensional de riesgo para aprehender prácticas y motivaciones que repercuten en los distintos aspectos de la movilidad – física, social, digital y política – en el caso analizado?
- ¿Sirve el acceso al coche como estrategia para ampliar las condiciones prácticas de ciudadanía o, por el contrario, revela este acceso una degradación extendida del papel ciudadano vigente abriendo posibilidades para nuevas formulaciones?

## 1.5. METODOLOGÍA

La presente investigación, de carácter descriptivo y exploratorio, presenta un diseño metodológico mixto de componente emergente que aborda hechos sociales, prácticas y discursos vinculados al campo de la automovilidad, aunque el uso que hacemos de datos estadísticos secundarios está principalmente encaminado a objetivar en el plano sociodemográfico los perfiles más afines al objeto de estudio, aportando un referente desde donde desplegamos los análisis cualitativos predominantes.

A partir de los objetivos y de las preguntas de investigación, se buscó seleccionar los materiales y las técnicas más adecuadas para la producción de datos y sus análisis. En este sentido, la metodología se encaminó a una apropiación epistemológica orientada por el paradigma sociocultural aplicado a la automovilidad, dado que los objetivos implican la identificación de discursos alrededor del coche que necesitan de interpretaciones en dimensiones sociales, históricas e ideológicas.

Bajo esta opción paradigmática, el diseño debería permitir seguir aquello que Urry (2007) denominó “giro de la movilidad”, caracterizado por un abordaje conectivo que renueva las maneras de pensar las relaciones políticas, económicas y sociales haciendo posible identificar la movilidad como práctica y potencialidad en una sociedad reflexiva, en donde las entidades sociales no actúan independientes del mundo material y de sus artefactos.

En el caso de la automovilidad, se presenta un ambiente socio-técnico abundante de negociaciones entre personas, instituciones y artefactos, permeadas por las nociones de *movilidad* y *conectividad*, ambas indisociables de dimensiones técnicas y sociales, materiales y simbólicas. Cada vínculo representa una conexión que transporta agencias, transforma objetos o variables en mediadores y contribuye en dar forma a lo social, por esto constituyen una dinámica relacional que afecta tanto a los sujetos humanos como a los objetos no-humanos, que cumplen un rol diligente en una extensa red de acciones susceptible a imprevisibilidades.

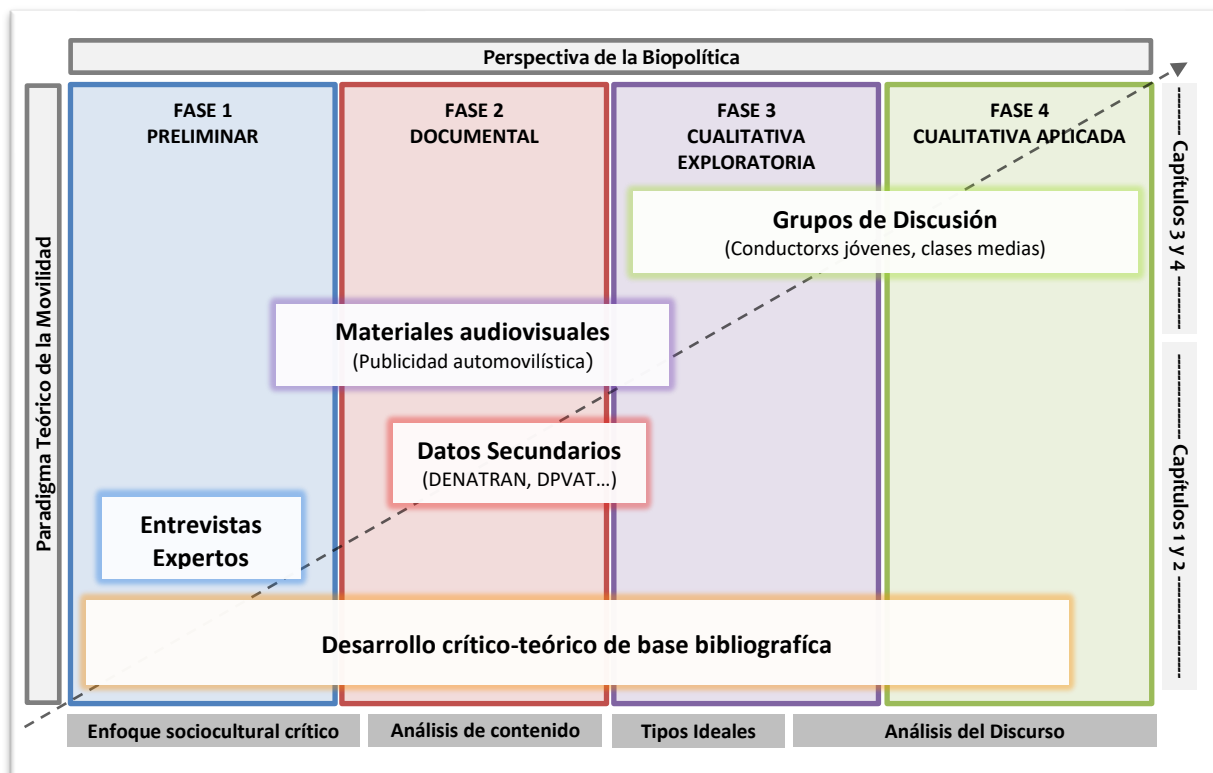
Con efecto, lo que más llama la atención [del científico] interesado en comprender aquello visto como accidente o tragedia es la manera como los factores relacionales – vínculos entre objetos, personas e intenciones de los actores implicados en la situación – ocupan obligatoriamente la escena, marginalizando así la lectura instituida por la modernidad en donde investigar y analizar conforman una práctica de reducir,

compartimentar e individualizar causas únicas y absolutas ubicadas fuera de deseos y pulsiones conscientes o inconscientes de los individuos involucrados. (DaMatta, 2011, p. 17)

No se trata pues de privilegiar metodológicamente un hecho fabricado en detrimento de un hecho real, sino de aceptar que la apropiación epistemológica se nutre de relativismos del mismo modo que el sujeto está a merced de la reflexividad. La artificialidad del constructivismo no implica déficit de realidad cuando el despliegue de asociaciones que involucran los actores sociales y los elementos no-humanos resultan en las condiciones mismas que sostienen un determinado estado de cosas (Latour, 2008).

Además, como es característico de una investigación de corte predominantemente cualitativo en ciencias sociales, en una misma dinámica de naturaleza reflexiva se ubica el propio investigador cuya construcción como sujeto ante sus prácticas sociales incide directamente en el objeto de conocimiento y sus interpretaciones, sin abstraerse de una orientación crítica que sea capaz de ejercer algún tipo de transformación sobre los fenómenos sociales analizados. (Gordo-López & Serrano, 2008).

La presente investigación está dividida en la realización de cuatro fases distintas (*Figura 5*), cada cual relacionada con sus materiales y técnicas. Corresponden a una propuesta metodológica consciente de su racionalidad situacional circunscrita a un campo de relaciones dependiente de la valorización capaz de hacerse de recursos y capitales disponibles, combinando un trabajo de campo preliminar con entrevistas a expertos en desarrollo automovilístico y siniestralidad vial, trabajos documentales y exploratorios centrados en datos y hechos sociales (materiales publicitarios de coches, informes oficiales de siniestralidad vial, fuentes estadísticas secundarias e investigaciones acerca de los procesos de estructuración social en Brasil), un desarrollo teórico crítico acerca de la cultura de la automovilidad, dinámicas sociales en Brasil y un trabajo cualitativo aplicado con producción y análisis de datos primarios a partir de grupos focales de discusión para profundizar en el abordaje sociocultural de la automovilidad en un sector demográfico y una dimensión socio-histórica específica de interés.



*Figura 5: Fases de investigación y correlaciones con materiales y técnicas analíticas*

### 1.5.1. FASE PRELIMINAR

En esta fase preliminar de incursión a campos técnicos de la industria automovilística, tanteamos el coche como objeto global de producción ante una sociedad de capital tecnológico en ascensión y cuya problemática de la siniestralidad vial sigue presente. Fueron efectuadas dos entrevistas a expertos de este sector (respetando sus condiciones de no abordar informaciones de secreto industrial). La primera, una entrevista semiestructurada (ver *Figura 6*), fue realizada el día 22/03/2012 junto a Mukayil Kilic, ingeniero de desarrollo e innovación de Volkswagen en su fábrica principal de Wolfsburg – Alemania, responsable en aquel momento por el proyecto telemático del VW Up, coche proyectado para convertirse en una especie de Escarabajo del tercer milenio para la marca. La segunda entrevista, abierta y espontánea, fue realizada el 15/03/2013 con el ingeniero Klaus Sturm, experto en reconstitución de accidentes, vinculado a las principales aseguradoras multinacionales.

## Dimensiones para entrevista con Experto Volkswagen

### 1. Inputs

- a. Medios de información
- b. Dinámica de proyectos
- c. Estructura de trabajo

### 2. Ámbito general y trayectoria personal

- a. Antecedentes de cargo y funciones
- b. Motivaciones personales y profesionales ante la actividad practicada.

### 3. Proceso de producción

- a. Entidades implicadas
- b. Motivaciones
- c. Pasos del desarrollo
- d. Mecanismos de control y feedback
- e. Controversias en la producción
- f. Expectativa funcional

### 4. Outputs

- a. Descripción de productos
- b. Función de estos productos
- c. Diferenciación de otros productos

### 6. Coches, TIC y siniestralidad vial

- a. Papeles del coche
- b. Significancia de siniestralidad vial
- c. Atribución de causas a siniestralidad vial
- d. Soluciones

### 5. Representación del uso

- a. Recepción de los usuarios
- b. Beneficio social
- c. Expectativas personales

*Figura 6: Estructura dimensional de la entrevista con experto VW*

En lo explícito de sus contenidos, ambas entrevistas cumplieron con su finalidad de aproximación al tema. La entrevista de una hora con Mukayil Kilic ha evidenciado el cambio que vive la industria automovilística en la tendencia actualmente predominante de unir el coche a las nuevas tecnologías.

(M.K.) A mí lo que más me fascina en el coche finalmente es el modo como técnicamente más de 150.000 componentes independientes tienen que ser integrados para que todo funcione perfectamente.

Lejos de representar apenas componentes mecánicos, hoy los esfuerzos de la industria se centran en nuevas funciones que involucran movilidad y conectividad. El trabajo de este ingeniero de Volkswagen cuya trayectoria profesional también contempla una labor anterior en la empresa estatal de trenes Deutsche Bahn, se caracteriza exactamente por el desarrollo de las *black-box* y otros aparatos de hardware y software que trabajan en la

telemática, un concepto técnico híbrido en sí mismo que significa la fusión de la telecomunicación con la informática y proporciona los datos para registros telemétricos.

La innovación es la clave de la industria y el proceso de desarrollo en que participa nuestro informante ocurre en un período que comprende desde la conceptualización, pasando por los diseños y las pruebas hasta la producción final seriada, teniendo todo el proceso una duración media de cuatro años. Al igual que la telemática, caracterizada como una actividad desterritorializada que registra informaciones detalladas del coche en servidores virtuales, también el foco comercial de la industria supera las fronteras territoriales. En este caso específico del departamento de I+D de Volkswagen, el proyecto telemático iba dirigido primeramente a países como Brasil, China y Alemania, en este orden, para luego aplicarse universalmente.

Además de la industria automovilística, a la que se añaden las aseguradoras como empresas interesadas en tecnologías que permiten la constante vigilancia del coche, también otras entidades forman una red de decisiones. Comisiones gubernamentales – multinacionales en el caso de Europa – que desempeñan un importante papel a la hora de regular los límites legales de la privacidad de datos y los gremios especialmente creados para establecer diálogos entre los consumidores, la industria y las entidades reguladoras, son los ejemplos más destacados.

(M.K.) El interés por las *black-box* va más allá de Volkswagen y del trabajo técnico. Es una filosofía general y también una cuestión jurídica de protección de datos.

Actualmente los aparatos telemáticos tienen la capacidad de operar hasta cuatro mil funciones, muchas de ellas programables o elegibles por el usuario final. La industria ha detectado que las funciones preferidas de los conductores pertenecen sobre todo al universo de los contenidos audiovisuales, de la integración entre el coche y los teléfonos móviles y del acceso continuo a internet. Este cúmulo de posibilidades disponibles para el conductor en un mismo espacio-tiempo conlleva también el desafío de reducir riesgos, movilizand o una cantidad cada vez más grande de patentes industriales que vuelven los sistemas más activos y su manejo más preciso mediante la voz o las pantallas táctiles.

(M.K.) Para quien trabaja en la producción de estos sistemas, no se trata solo de disponer lujo al cliente, sino también de actuar ante situaciones de emergencia.

Para este experto de la ingeniería automovilística en VW, la gestión de los riesgos forma parte de un conjunto de factores añadidos a la cuestión técnica, con una visión bastante próxima a la matriz de Haddon, estructura conceptual que a partir de los años 70 se convirtió en una referencia para los estudios de seguridad vial por introducir un abordaje sistémico que integra lo humano, el coche y su entorno. Sorprendentemente, entre esas tres clases de factores, el entrevistado hace hincapié en los hábitos del usuario, ingredientes emocionales, económicos y sociales. O sea, factores humanos que con el paso del tiempo se vuelven más difíciles de desvincularse de los factores técnicos desde que las nuevas tecnologías aplicadas a la automovilidad terminan por conformar nuevas experiencias de conducir y permiten destinar al coche nuevos roles en la sociedad, como es el caso de los *car-pooling* (compartir un coche para ir del punto A hasta B. Ej. Blablacar) y principalmente los *car-sharing* (coches que se pagan por tiempo o distancia, sustituyendo el coche privado. Ej Car2Go, DriveNow, BlueMove).

(M.K) Los feedbacks más positivos que recibimos de usuarios fueron en las pruebas de *car-sharing* en Hannover (ciudad vecina a Wolfsburg) por la practicidad que el sistema ofrece tanto en su funcionamiento como en los pagos que se cargan automáticamente.

Por parte de la industria existe un cuidado bastante grande en acompañar todos los cambios que se puedan propiciar desde el advenimiento de las nuevas tecnologías enraizadas en el uso cotidiano de las personas. Aunque la preocupación con la seguridad se haya vuelto prioritaria en las últimas décadas, principalmente en lo que concierne a la reducción de las muertes en el tráfico vial, no se puede olvidar que los pequeños accidentes constituyen parte importante de los ingresos para el sector automovilístico. Es lo que ha apunta el experto en siniestralidad vial Klaus Sturm en su entrevista abierta realizada en un trayecto de tren entre Berlín y Hannover:

(K.S.) Si estuviéramos en mi despacho podría mostrarte concretamente cuánto dinero genera un accidente casi insignificante.

Para este experto en reconstrucción de accidentes en Europa, Asia y Estados Unidos, los factores humanos encabezan las causas y probablemente jamás serán reducidos a cero, y ocurre lo mismo con el desarrollo de aparatos capaces de leer el entorno y controlar las acciones del conductor.



Dado que los factores de riesgo fundamentalmente recaen sobre el papel del conductor, ha surgido principalmente en esta segunda entrevista un fuerte componente cultural como elemento determinante en el campo de la automovilidad. Si, por ejemplo, en Estados Unidos las dimensiones de espacio se amplían y se reproducen en coches de tamaño exagerado, en Europa los planes urbanísticos preindustriales, el precio del combustible y las preocupaciones medioambientales potenciaron el mercado de coches más pequeños. Conjuntamente, cada país se diferenciaría por grandes rasgos generalistas. Mientras en Francia la relación con el coche queda marcada por poco cuidado – evidente cuando los conductores aparcan sus coches permitiendo a menudo que se toquen – los alemanes demuestran mucha más preocupación en llevar un coche limpio y no dudan en recurrir al seguro para reparar cualquier daño mínimo. Ya en Rusia, el coche superaría con creces su rol de transporte, produciendo metafóricamente erecciones fálicas (gesticuladas por nuestro informante) en aquel que le admira, como reflejo de una sociedad inmersa en el machismo y el materialismo post-soviético.

Ambas entrevistas terminan por evidenciar una postura tecnofílica cuanto a los cambios en el sistema de automovilidad, pero tecnocauta cuanto al tráfico de riesgo cero. Apuntan sobre todo hacia la importancia de aplicarse un paradigma que dé cuenta de las construcciones sociales en las cuales el coche y las nuevas tecnologías participan activamente en una cultura de estilos híbridos de vida.

### **1.5.2. FASE DOCUMENTAL**

Después de una aproximación a la producción artefactual del coche, esta fase fue encaminada a las representaciones simbólicas fabricadas, reproducidas o apropiadas por la misma industria automovilística a partir de materiales publicitarios y el análisis de sus contenidos bajo enfoque de procesos tanto más generales o globales que caracterizan la conceptualización de coche, como otros que cobran especificidades en la escala local de un país o una cultura nacional.

En todo caso, el trabajo bibliográfico que permanece adyacente en todas las fases de la investigación, apoya la contextualización socio-histórica en donde se ubican el coche, su contenido simbólico y sus consumidores, al mismo tiempo que sitúa la mirada hacia el coche en un lugar de orden social y gestión política.

La publicidad, estandarte artístico de la posmodernidad (Harvey, 1998), es también material analítico para fenómenos sociales de una cultura que ve producción y consumo conformados por una política de deseos constituyente de estilos de vida, que a su vez, funcionan ora para enmascarar fronteras históricas entre clases, ora para lucir distinciones, siempre orientando la actitud de los individuos hacia un consumo al mismo tiempo excesivo y justificable. Definitivamente, los contenidos publicitarios actúan en un contexto emergente de saturación visual y prácticas que...

[...] canalizan y producen interpretaciones ideológicamente situadas de la realidad social. Es necesario incorporarlos a la investigación social para aportar versiones y visiones circulantes, muy operativas en términos de hegemonía, de establecimiento de agendas y persuasión, de manera que puedan ser analizados sociológicamente. (Serrano, 2008, p. 249)

La selección de los materiales se ha dado sobre la base del interés conceptual del estudio, sin cualquier intención de representatividad estadística, y más bien como una añadidura estructural que atraviesa desde lo global hasta lo local, cuya aspiración reside en ilustrar determinados conceptos teóricos, sistemas de presuposiciones y signos de dominación que circulan en el sistema de discursos publicitario.

Entre los materiales elegidos están los textos de Fernando Pessoa, *Ao volante do Chevrolet pela estrada de Sintra*, que podría ser considerado el primer *merchandising* automovilístico en lengua portuguesa, y *Ode Triunfal*, una pieza literaria de referencia en la contextualización de lo moderno en un período contemporáneo a la masificación productiva del coche.

Después, en un hilo mucho más actual de apropiaciones simbólicas, siguen dos *spots* publicitarios basados en obras de Julio Cortázar: *La autopista del Sur*, adaptado para anunciar el Renault Mégane en América Latina, y *¿Quién posee quién?*, usado en la propaganda del Seat León en España. Posteriormente, ahondando el parlamento de las cosas en integración con lo humano, fueron analizados los *spots* *Be Water my friend* de

BMW, inspirado en principios defendidos por el maestro de artes marciales Bruce Lee, *Transformers* del Citroën C4 y *Powered by You* de Ford<sup>12</sup>.

Finalmente, en términos de análisis aplicado a elementos específicos de Brasil, han servido de materiales el *spot* de Fiat *Vem para Rua*, un ejemplo de reapropiación simbólica por parte de su audiencia, y un popurrí de imágenes seleccionadas en internet que resumen momentos de la carrera del piloto automovilístico Ayrton Senna y su transformación de héroe nacional a mito, personaje que, con su coche, en la gramática sociológica brasileña ha representado el exponente máximo de “un país que ha tenido éxito”.

Todos estos resultados que figuran en el capítulo 3.1 *Motilidad acelerada*, admiten la premisa de que la interpretación de los códigos socialmente producidos, presentes en la intertextualidad de los *spots* siempre es múltiple y de ella participan sujetos situados.

Como se verá adelante, y cumpliendo las recomendaciones de Serrano (2008), se analizan los conjuntos de imágenes consecuentes de una producción intencional, teniendo en cuenta las prácticas influyentes en las motivaciones, las expectativas y los estilos de vida que aparecen como enunciación en un intercambio que implica negociaciones y tensiones propias. Luego, los resultados analíticos no representan un discurso único, sino que un conjunto discursivo asentado en una estructura de valores que dan soporte a los intercambios comunicativos que a su vez requieren una comprensión del panorama en donde están instalados.

### **1.5.3. FASE CUALITATIVA EXPLORATORIA**

Considerando que los objetivos de la investigación van orientados hacia el papel tendencial del automóvil en su calidad de artefacto global en un contexto específico de estructuración social brasileña, elevación de capital móvil-tecnológico y producción social de riesgos, resulta imprescindible que el diseño metodológico permita circunscribir un sector poblacional de interés y acceder a sus discursos. Definir métodos que permitan llegar

---

<sup>12</sup> Algunos de estos anuncios hemos utilizado de modo complementear en Heiber, R. F. D. (2010). Automovilidad, Jóvenes y Siniestralidad Vial: Biopolítica en Cuatro Ruedas (Diploma de Estudios Avanzados en Sociología). Universidad Complutense de Madrid, Madrid.

finalmente a las personas que conducen el coche por las calles, que se apropian de él, ejercitan una ciudadanía dada y asumen riesgos con él.

Teniendo en cuenta las informaciones presentadas en el capítulo 1.2. *Problematización*, amparadas consecuentemente en el desarrollo teórico empeñado hasta las sesiones posteriores, algunas condiciones se configuran explícitamente a la hora de definir un espacio social de referencia: conductores de coches, usuarios habituales de las TIC y frequentadores de espacios representativos de inserción de una nueva clase media ascendente junto a un ámbito tradicionalmente dominado por una clase media tradicional, así como el coche en sí mismo. En este caso, importaba realizar el trabajo de campo interfiriendo lo mínimo posible en el contexto explorado, al igual que considerar los escasos recursos disponibles para la producción de datos. De tal modo, el ambiente universitario cumplía con las necesidades exigidas: allí se encuentran personas en las condiciones objetivadas, es un lugar en franca apertura a la nueva clase media gracias a recientes políticas de compensación histórica aplicadas a la educación, y el abordaje metodológico que se eligiera podría ser cumplido *in loco* con el apoyo de colegas docentes que facilitarían acceso a los informantes.

De este modo, los grupos analizados se han definido a partir clases sociales en la acepción bourdiana adoptada por Jessé de Sousa (2010) y tipos ideales de tradición weberiana – en este caso *privilegiadxs* y *luchadorxs* universitarixs motorizadxs/ conectadxs – que representan un instrumento conceptual elemental en el análisis de un fenómeno social a partir de la simplificación de una realidad demasiado compleja, haciendo emerger deliberadamente categorías más significativas en detrimento de otras menos sustanciales para las preguntas de investigación. A través de la exageración, estos tipos ideales posibilitan narrativas coherentes de las evidencias que en estado bruto se encuentran desordenadas en el interior de la experiencia humana (Bauman, 2008). Evidentemente los tipos ideales no existen en la realidad de manera pura, pero constituyen guiones descriptivos que ayudan a explicar una tendencia social, organizando los individuos en grupos por afinidades categóricas y de agencias, capaces de transmitir una dimensión a las virtualidades y a los acontecimientos.

Las muestras estructurales estuvieron definidas en el espacio social limitado por variables dinámicas de capital cultural, tecnológico y económico (de modo implícito): universitarixs, conductorxs, usuarios de TIC y pertenecientes a clases medias. Además se discriminaban de acuerdo con categorías para detallar diferencias y semejanzas entre: i)

miembros de clase media tradicional (jóvenes *privilegiados* que apenas se dedican al estudio superior y que proceden de padres con semejante nivel de educación formal) y miembros de la nueva clase C ascendente (jóvenes *luchadores* que comparten estudio con trabajo, hijos de padres con nivel de educación formal sensiblemente más bajo); ii) chicos y chicas, dado que el coche históricamente ha marcado el universo de la masculinidad; iii) jóvenes más cercanos a los 20 años y otros a los 30 años por si condiciones de madurez pudieran manifestarse; iv) utilitarios urbano (Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ y Universidade Estadual do Rio de Janeiro, UERJ), suburbano (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRRJ), interurbano y de ciudades medias (Universidade Estadual Paulista, UNESP), bien como tipo y frecuencia de uso del coche.

Dicha estructuración evidencia el papel del tiempo como equivalente universal en la *distinción* de *luchadores* y *privilegiados*, pues tradicionalmente aquellos han servido a estos en tareas más básicas, mientras estos han podido dedicar su tiempo para acumular otros capitales, sobre todo el cultural para una mejor preparación profesional y económica, a través de trabajos mejor pagados. En cuanto al capital cultural, merece la pena hacer mención a la clasificación que hace Bourdieu, categorizándoles en capital cultural incorporado (el dominio de determinado *hábitus*), capital cultural objetivado (consumo cultural) y capital cultural institucionalizado (educación formal y habilidades variadas). Con lo que, al abordar *luchadores* en el espacio universitario y también participantes en la automovilidad, se definen sujetos en ascensión social y muchas veces incorporando lógicas propias del *self made man*.

Dado que los criterios de selección no dependían de la representatividad estadística, sino de la *signitividade* y seguimiento de procesos, tendencias y discursos, hemos elegido la técnica de grupos focales para explorar la diversidad de opiniones, juicios de valor, actitudes, justificativas de comportamientos individuales y discursos colectivos construidos en torno a la automovilidad.

Fueron realizados siete<sup>13</sup> grupos focales entre 24/01/2013 y 05/04/2013 de acuerdo con las características representadas en la *Figura 7*: tres grupos con chicos, tres grupos con

---

<sup>13</sup> El GF 3 representa un sesgo importante en la franja de edad pues que estaba organizado para un debate entre mujeres *privilegiadas* en la franja más cerca de los 30 años. En el momento de su realización el número mínimo de seis participantes no se había alcanzado y la única alternativa fue la inclusión de dos estudiantes de posgrado con 44 y 45 años respectivamente. Por este motivo llegamos a considerar la exclusión de este grupo de la fase cualitativa aplicada, pero en el transcurso analítico posterior, discursos relevantes a los objetivos han

chicas y un grupo mixto de entrevistados privilegiados bastante jóvenes, sector que se presupone tener menos marcadores discursivos de género; tres grupos predominantemente privilegiados, dos predominantemente de luchadores y dos balanceados entre privilegiados y luchadores; tres grupos cuyo uso del coche es predominantemente metropolitano, dos suburbanos y dos de ciudades medias (menos de 500.000 habitantes) con trayectos interurbanos.

Los informantes eran todos estudiantes de las respectivas instituciones y no obtuvieron ninguna bonificación o premio por participación. Los grupos focales fueron realizados en las mismas instituciones con ayuda de docentes que han facilitado la captación de voluntarios y el uso de aulas para la grabación del audio.

GRUPOS FOCALES	LOCAL	GÉNERO	CANTIDAD	EDAD MEDIA	CAPITAL CULTURAL	TIPO/CLASE PREDOMINANTE
GF1	UFRJ	Mixto	7	21	medio-alto	Privilegiado
GF2	UFRJ	Varones	6	25	medio	Privilegiado/ Luchador
GF3	UERJ	Mujeres	6	35	alto	Privilegiado
GF4	UFRRJ	Mujeres	7	22	medio	Luchador
GF5	UFRRJ	Varones	6	25	medio	Luchador
GF6	UNESP	Mujeres	7	24	medio	Privilegiado/ Luchador
GF7	UNESP	Varones	6	22	medio-alto	Privilegiado

*Figura 7: Caracterización general de los grupos focales*

---

quedado evidentes, sobre todo en lo que se refiere al proceso de independización de la mujer a través del coche, más vivo como tensión de cambio en este grupo y ya más naturalizado en el grupo de las entrevistadas más jóvenes y de vida metropolitana.

Los grupos focales como técnica de raíz sociológica mertoniana guardan importantes similitudes pero también diferencias en relación la técnica de grupos de discusión tradicionalmente desarrollada en la Escuela Cualitativa de Madrid, liderada sobre todo por Ibáñez (1979), que definía esta como una máquina de producir discursos fundamentada en los estructuralismos lingüísticos, psicoanalíticos, antropológicos y sociológicos vigentes en la epistemología de la segunda mitad del siglo XX.

En contraste con los grupos de discusión que implican lo mínimo de intervención moderadora ante un grupo de hasta una docena de participantes que deben debatir con plena libertad para construir colectivamente los discursos acerca de un determinado tema en un espacio social de referencia, los grupos focales fueron adoptados como un espacio mixto con posibilidad de preguntas directas pero sobre todo de debates entre seis o siete informantes y una actividad de moderación (rol cumplido por nosotros), que ha permitido orientar discusiones hacia temas considerados imprescindibles sin impedir la diversidad de respuestas y la construcción colectiva de discursos a partir del reconocimiento mutuo entre los participantes (Domínguez & Davila, 2008).

Si las ventajas de esta técnica se encuentran exactamente en la posibilidad de explorar fenómenos desde una perspectiva menos individual y más colectiva en una sociedad que se organiza por semejanzas y diferencias, no menos importante es prever las desventajas que un debate colectivo puede conllevar, sobre todo porque no existe una condición de total anonimato ante un grupo de participantes. En ese sentido el trabajo de moderación fue fundamental para generar un ambiente de confianza y espontaneidad, que, aliado a un contexto de afinidad entre los participantes, les ha permitido asumir sus comportamientos y opiniones.

De este modo, se ha mantenido la característica central del grupo focal basada en una actividad interactiva y organizada de discusión entre personas que comparten semejantes características y pueden desarrollar los temas de interés de la investigación a partir de sus experiencias y opiniones (Krueger & Casey, 2008; Morgan, 1993), ajustándose por tanto un mínimo de sesiones capaces de aprehender regularidades y especificidades perseguidas sin generarse un exceso de redundancias.

La dinámica de los grupos ha sido iniciada con una pequeña hoja de registro rellena por los entrevistados (*Figura 8*) que estaba precedida por una breve presentación inicial más centrada en el tema de la siniestralidad en Brasil por ser este un asunto conocido por

la población general y de fácil tanteo. Enseguida se ha efectuado una indagación inicial sobre tráfico y los coches, para entonces iniciarse el proceso de apertura y orientación de las discusiones buscando recabar razones y teorías de los entrevistados sobre cómo conducen, juzgan y justifican sus conductas en el tráfico y de otros agentes.

<b>Ficha de Identificação para Grupo Focal</b>	
<b>DADOS GERAIS</b>	
Nome:	Idade:
E-mail:	CEP Residência:
Ocupação Principal:	e Secundária:
Nível de Estudos da Mãe:	e do Pai:
Ocupação da Mãe:	e do Pai:
<b>DADOS USO AUTOMÓVEL</b>	
Frequência de Uso: ( ) 1-3 vezes por semana OU ( ) 4-7 vezes por semana	
( ) Dias Úteis E / OU ( ) Final de Semana	

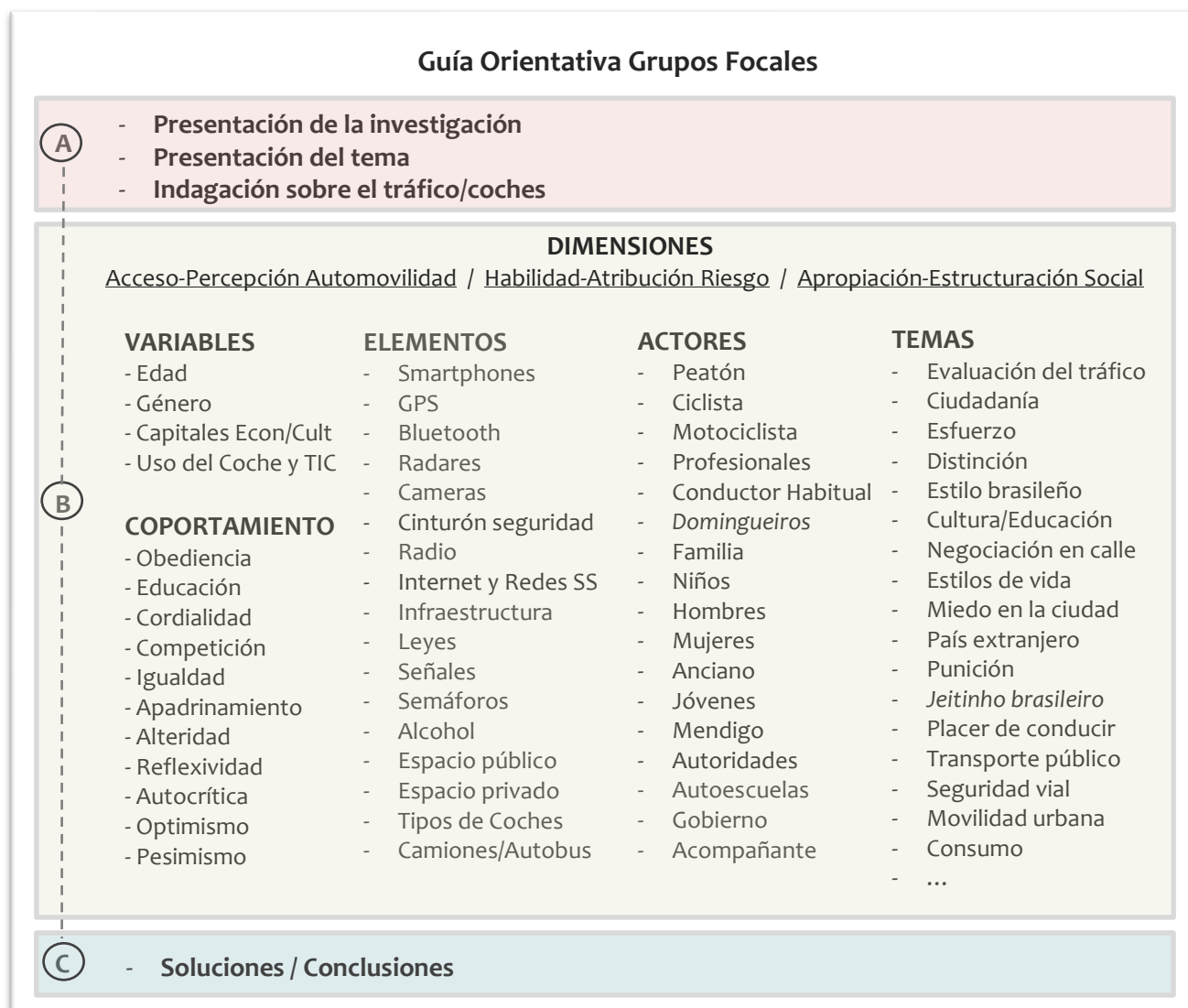
*Figura 8: Hoja de registro de los participantes en los grupos focales*

En la actividad específica de moderación cumplimos con aquello que Domínguez y Davila (2008) condensaron en las siguientes recomendaciones: familiaridad con los procesos grupales; capacidad de escuchar; sentido del orden; sentido del ritmo; sentido del humor; energía vital; adecuada base sobre el tema; capacidad de aprendizaje; capacidad de darse cuenta; capacidad de comunicación; semejanza con los participantes; capacidad de concentración mental; visión estratégica.

Por tratarse de una técnica de discusión interactiva y direccionada, un guion temático orientativo (*Figura 9*) acompañó la tarea de moderación para facilitar el mapeo de las rutas discursivas adoptadas por los grupos, considerando puntos como: evaluaciones sobre uno mismo y los “otros” como conductores, peatones, motociclistas, ciclistas, acompañantes, taxistas, autobús, camión, mujeres, ancianos, ricos, pobres, negros, blancos; el uso de *smartphones* para llamar, atender llamadas, leer mensajes, escribir mensajes, navegar en internet y redes sociales; la obediencia y la transgresión de reglas como el semáforo, el límite de velocidad, la ingesta de alcohol o el uso del móvil; el uso de la tecnología para asistencia, alerta o control; motivaciones para el uso del coche u otros modos de transporte;



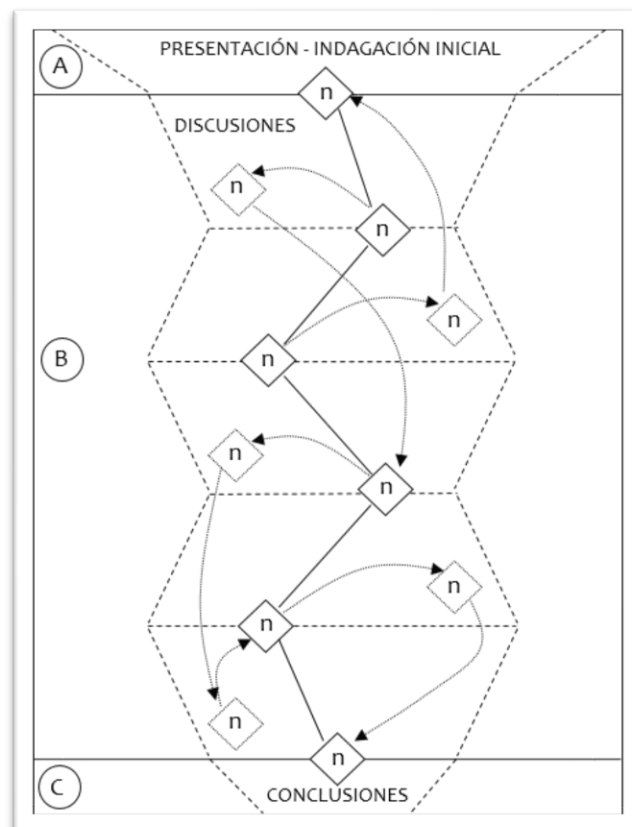
tensiones entre lo público y lo privado; las valoraciones simbólicas de coches acerca de estilo, conectividad, status, economía, versatilidad, seguridad, aventura, medio ambiente, confort. Además, buscamos identificar los discursos que inciden en la transmisión de agencias y en la posición de los actores a través de tres ejes dimensionales interrelacionales, a saber: i) *acceso – percepción de la automovilidad*, ii) *habilidades – atribuciones de riesgo* y iii) *apropiaciones – estructuración social*.



*Figura 9: Guion orientativo para moderación de los grupos focales.*

La dinámica de trabajo (*Figura 10*) estuvo dividida en tres fases: a) introducción, cuando se presentaba el tema e introducía a todos los participantes una pregunta inicial acerca del tráfico vial y los coches; b) discusión, con un debate interactivo y el acompañamiento temático (n); c) conclusión, para el cierre, propuestas de soluciones y

agradecimiento final. Cada sesión ha transcurrido de manera fluida por lo que durante los debates (B) el guion previo jamás siguió una dirección lineal única (“n” línea continua) ni tampoco tenía como objetivo explorar integralmente cada uno de los temas (n), pero dentro del tiempo de una hora acordado con los entrevistados, hubo reorientaciones hacia temas más pertinentes de acuerdo también con los puntos emergentes del grupo (“n” línea intermitente).



*Figura 10: Dinámica de los grupos focales y estrategia a partir de guion temático (adaptado de Domínguez & Davila, 2008)*

La Figura 10 sintetiza este proceso simultáneamente sinérgico y condicionado del grupo focal en donde los entrevistados participan colectivamente y algunas veces son abordados directamente por el moderador. Las líneas intermitentes que representan el campo del debate denotan esta flexibilidad equilibrada con direccionamientos hacia asuntos específicos influenciados en gran medida por los puntos emergentes. De este modo han funcionado los grupos focales tanto para la obtención de datos referentes al coche y el tráfico vial, como para abordar los procesos sociales que se materializan en este mismo universo de la automovilidad.

### 1.5.4. FASE CUALITATIVA APLICADA

Las grabaciones de cada grupo focal fueron transcritas para que pudieran ser textualmente analizadas. Como preparación, los datos de las hojas de registro sirvieron para organizar una tabla de caracterización general de los participantes, cuyos nombres fueron anonimizados y que acompaña su respectivo capítulo analítico.

Participantes Grupo Focal 1: Mixto, Metropolitano, Predominancia Privilegiado							
Nombre	Mabel (M)	Gabriel (H)	Tamara (M)	Leandro (H)	Raquel (M)	Leonardo (H)	Rebeca (M)
Edad	20	19	20	21	21	22	22
C. Postal Residencia	25930000	21740450	22230001	22710035	26556340	20730400	20520170
Ocupación Principal	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante
Ocupación Secundaria	x	x	Empresa Familiar	Investigador	x	x	x
Estudios Madre	Superior	Superior	Superior	Superior Incompleto	Superior	Medio	Superior
Estudios Padre	Superior	Superior	Superior	Fundamental	Superior	Medio	Superior
Profesión Madre	Farmacéutica	Supervisora	Funcionaria Publica	Autónomo	Funcionaria Publica	Comerciante	Profesora
Profesión Padre	Ingeniero	-	Funcionario Publico	-	Funcionario Publico	Comerciante	Comerciante
Frecuencia conducir	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Periodo de conducir	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Semana	Indiferente	-

Figura 11: Ejemplo de tabla de caracterización de participantes en los GF

Con el esbozo de dichos datos, cada participante fue identificado como *luchador* o *privilegiado*, y en conjunto han definido la predominancia del grupo. En el caso de la Figura 11, por ejemplo, el GF1 se ha definido con predominancia *privilegiada* considerando que el estudio se configura como actividad casi exclusiva de los entrevistados (los dos “trabajadores” del grupo en realidad realizan actividades en la propia universidad o con la propia familia) y todos, por su capital cultural de herencia, están en la universidad como cumplimiento de su destino de clase privilegiada, a excepción de apenas un chico cuyas características ascendentes se evidencian por la escolaridad de sus padres e indican una responsabilidad cultural de esfuerzo.

Aunque estos contrastes en la tipificación ideal no sean puros como ya apuntamos, principalmente porque en términos de capital económico todos los jóvenes tienen acceso a coches y aparatos de comunicación móvil, y culturalmente lograron integrar el sistema universitario público, esta diferenciación entre el cumplimiento de una expectativa social y las presiones de ascensión – enmarcadas tanto en el campo de tensiones sociales brasileñas como en el aras de la automovilidad tendencialmente informatizada – representa el proceso objetivado en el diseño de la investigación y accedido por nuestra elección a través de la técnica de análisis del discurso:

Ante las amenazas de tecnificación, queda mirar atrás e insistir, como ya hiciera el giro interpretativo en las ciencias sociales, en el uso cotidiano y la dimensión realizativa del lenguaje, y visitar nuevamente la idea de sujetos involucrados y activos en la reproducción de las estructuras y rituales sociales, incluyendo las bases materiales e históricas de sus relaciones. Y este conocimiento pasa por considerar el análisis del discurso como una práctica común para mucha gente hoy en día, y también por considerar que las tecnologías sociales forman parte de la cotidianidad de muchas personas, especialmente de las clases medias ascendentes, además de ser parte indiscutible de la materialidad que acompañan y canalizan actualmente los procesos de estructuración social, sus ordenaciones y subordinaciones emergentes (Gordo-López, 2008, p. 241).

El enfoque del análisis discursivo radica en el entendimiento de una estructura relacional de significantes y significados cuya estabilidad permite que organicen o repliquen la organización de lo social, enmarcando histórica y culturalmente sus procesos, sobre todo en lo que se refiere a las dinámicas de inclusión-exclusión, permisión-prohibición, aceptación-rechazo. En este sentido, afirma Foucault:

Yo supongo que en toda sociedad la producción del discurso está a la vez controlada, seleccionada y redistribuida por un cierto número de procedimientos que tienen por función conjurar los poderes y peligros, dominar el acontecimiento aleatorio y esquivar su pesada y temible materialidad. (Foucault, 1992, p.12)

La cultura de automovilidad como versión hegemónica de transporte y estilo de vida integra a los más jóvenes como correa de transmisión que naturaliza lo tecnológico y lo social en su calidad estructural, haciéndose necesario profundizar en los contextos históricos y socioculturales para comprender los fenómenos bajo ángulos de las prácticas y

de los poderes. Conforme el enfoque foucaultiano, los análisis discursivos permiten estudiar las relaciones entre la génesis del sujeto, la producción del saber y los campos de poder, dispositivos y lógicas colectivas que en última estancia regulan las acciones sociales (Gordo-López, 2008).

En términos analíticos y siguiendo las recomendaciones de Domínguez & Davila (2008), hemos procedido con lecturas sucesivas de las transcripciones para profundizar en el entendimiento de contenidos debatidos y discursos generados.

Una primera fase de lecturas tuvo el objetivo de reaproximación a los debates moderados, superar el desconocimiento textual de los trabajos de campo aún sin la finalidad de estructurar los contenidos, pero ya identificando lexias y temas explícitamente abordados.

En una segunda fase de lecturas hemos pasado a las opiniones expresadas por los entrevistados ante los hechos expuestos, los temas indagados y los comportamientos asumidos, en un sentido de contrastar los juicios verbalizados y las acciones practicadas. De este modo identificamos también los discursos que se han producido en el interior de cada grupo de acuerdo con las dimensiones analíticas propuestas.

Luego, en una tercera fase, hemos aplicado una lectura transversal relacionando las dimensiones analíticas a los ordenamientos discursivos y la búsqueda de las construcciones sociales implícitas en la cultura de automovilidad entre los siete grupos. La identificación de los discursos, así como en los trabajos de la fase documental, no se constituye en tarea objetiva y neutral, estando siempre condicionada a los enfoques teórico-epistemológicos escogidos y al rol del investigador como figura que también ocupa su posición en lo social.

Como parte de una dinámica reflexiva, aunque no exenta de los perspectivismos propios del campo de estudios, el resultado de estas tres fases de lectura, que culminan en una síntesis de ordenamiento discursivo (Cap. 3.3), hace el movimiento de retorno hacia los referentes teóricos y los análisis previos acerca del coche en su materialidad tecnológica y semiológica para dialogar directamente con las preguntas de la investigación. La primera de ellas, una cuestión fundamentalmente práctica acerca de la construcción social de los riesgos en un escenario emergente de automovilidad en Brasil; la segunda, un acercamiento teórico en cuanto al uso del novedoso concepto de motilidad aplicado a estudios de movilidad, incremento tecnológico y estructuración social; y la tercera pregunta de corte más ético que, a partir de las dos cuestiones anteriores, culmina con una apreciación acerca

de la representación de la ciudadanía en una cultura de automovilidad instaurada sobre una gramática sociológica particular. O sea, la mediación del coche desde elemento global hasta una realidad local, bien como los procesos de fusión con la tecnología, el rol del coche en la ontología del conductor y en la estructuración social, hasta la posibilidad de reappropriación colectiva de un discurso circulante que desestabiliza la construcción histórica de los derechos y deberes en la *res publica*.

## 2. HACIA UNA AUTOMOVILIDAD HETEROTÓPICA

---

Este capítulo trata de profundizar en los fundamentos teóricos circunscritos a la presente investigación y perfilar el panorama en que se ubica el objeto de análisis. Se parte de la premisa de una cultura hegemónica de automovilidad en la que grupos sociales caracterizados por sus estilos de vida engendran variados niveles de dependencia y aprecio por el coche. Una mirada sociocultural amparada en los paradigmas de la movilidad y de la biopolítica sirve para poner de manifiesto el coche como algo más allá de una herramienta de transporte: un elemento que encarna la representación de éxitos, la realización de deseos, un espacio que comporta formas contemporáneas de vivir, morir y sobrevivir. Dada su capilaridad incisiva en el contexto de países capaces de universalizar estilos de vida, ha conquistado gustos, cuerpos y el paisaje urbano global, enmarcando profundamente las acciones colectivas en la contemporaneidad.

Este símbolo del capitalismo avanzado es asimilado de acuerdo con cada contexto, al mismo tiempo que se desarrolla en el ámbito de la industria global<sup>14</sup>. En el caso de Brasil, el acceso al automóvil ha cumplido tradicionalmente con un rol de distinción para clases privilegiadas, reproduciendo una herencia aristocrática habituada a relaciones sociales jerarquizadas, patriarcales y personalistas. Algo que contrasta con lo que ha ocurrido en Estados Unidos, donde el coche se ha masificado como símbolo de las narrativas democráticas e igualitarias que han impregnado la ideología liberal del último siglo.

Los cambios ocurridos en Brasil en lo largo del nuevo milenio han repercutido tanto en el rol del automóvil como en las apreciaciones sobre el sistema de automovilidad y los variados elementos que lo componen. Estos cambios, coincidiendo con el uso extendido de las tecnologías de información y comunicación, resuenan sobre todo entre los más jóvenes que, bajo nuevas lógicas conductuales, componen empíricamente novedosos ambientes *cosmotecnológicos* (Augé, 2004), en especial aquellos jóvenes pertenecientes a sectores tradicionalmente privilegiados y ascendentes de la denominada “nueva clase media” o también llamada “clase C”.

---

<sup>14</sup> El documental “And Who Taught You to Drive?” es un hermoso ejemplo de cómo el coche, como elemento global, se introduce particularmente en culturas locales, desde Estados Unidos, Europa o Japón, hasta zonas pobres como en India.

La automovilidad y el coche *per se* constituyen uno de estos nudos en que se encuentran el principio de la movilidad y el más reciente principio de la conectividad, un campo hacia donde lanzar mirada sobre la asociación de sujetos humanos, artefactos técnicos y aparatos normativos, así como la manera en que cada uno de ellos ejerce sus agencias y experimenta modificaciones que prescriptivamente no siempre figuran en un guion de acciones.

Las tecnologías de información y comunicación cada vez más se convierten en el orden del día para la industria automovilística, que sigue empeñada en gestionar el desarrollo de una *smart mobility* alimentada de *big data*. Por parte de la sociedad, la asimilación de las TIC ejerce influencia en las motivaciones y los modos de moverse, en la experiencia misma de conducir, en la sensación de soledad y hasta en la relación con el entorno y con el coche en sí, lo que conlleva una nueva porosidad. Los hábitos digitales, después de haber sido incorporados, no quedan fuera del coche<sup>15</sup>. A partir de grupos precursores en la adopción de las innovaciones tecnológicas y que sirven como correa de transmisión, las influencias se expanden a su tiempo por toda una sociedad que abandona las mismas representaciones del coche gracias a conceptos como propiedad, uso o cuidado, todos resignificados bajo las nuevas lógicas de acumulación, apropiación y velocidad propias de la cultura digital, del trabajo cognitivo y de la economía inmaterial.

En consecuencia, también la idea de riesgo gana connotaciones más complejas en la automovilidad. Aparte el sentido inmediato de accidente, la noción es invadida por la condición de evitar quedarse marginado socialmente. Un riesgo de exclusión social que significa verse: impedido de compartir actividades de ocio; imposibilidad de cumplir a tiempo los trayectos profesionales; riesgo de ser robado en el transporte público; riesgo de ser clasificado como perdedor en los círculos sociales.

---

<sup>15</sup> Como veremos adelante, las prácticas sociales entre espacios privados y públicos (la *casa* y la *calle*) se configuran especialmente tensas en la sociedad brasileña y al igual que el coche, el móvil es una manera muy cómoda de controlar esta tensión. Por otro lado pudimos observar en Japón un uso del móvil todavía más intenso que en Brasil, pero en lugar de privilegiar la comunicación con otras personas, los japoneses se dedican al entretenimiento individual. Apenas como ejemplo, la empresa de consultoría Nielsen ha cuantificado el frenesí brasileño con el crecimiento de 179% en las ventas de Smartphones. En 2011 fueron vendidos más de 10 millones de unidades (Valor Econômico, 2012).



Por todo, se hace necesario lanzar una mirada suficientemente abierta y asociativa como vía de comprensión acerca de las influencias existentes entre los múltiples elementos que participan en esta cultura de automovilidad y estilos de vida afines, sin ignorar que las prácticas y las motivaciones individuales son atravesadas por una construcción histórica de identidad – *brasileira* en este caso – que goza su manera propia de manejar las tensiones público-privado, obediencia-transgresión y vida-muerte. Un abordaje capaz de aprehender los procesos asociativos que configuran el panorama de una automovilidad misantrópica brasileña acompañada por una representación de ciudadanía que termina por evidenciar el coche como un lugar fuera de lugar.

## 2.1. EL PARADIGMA DE LA MOVILIDAD

Hoy la movilidad se ha tornado la regla. El movimiento se superpone al reposo y la circulación es más creadora que la producción. Los hombres cambian de lugar como turistas o inmigrantes. También los productos, las mercancías, las imágenes y las ideas. Todo vuela. (Santos, 1996, p. 222)

La voz de los científicos ocupados en analizar la vida contemporánea clama que la regla es el movimiento, la fluidez, el líquido, la red, la espuma... El léxico sociológico ha incorporado a través de conceptos afines esta condición inestable de su objeto de estudio hasta transformarla recientemente en un paradigma propio de la sociedad analizada.

Una sociedad fluida cuya compresión espacio-tiempo demanda inmediateces, necesita ofrecer a sus individuos los medios para que sean flexibles, conectables y móviles al fin de que siga funcionando con base en sus propias predisposiciones. La idea de permanencia y fijación, antes comunes en el desarrollo íntimo, familiar y profesional, se ha vuelto obsoleta frente a la movilidad como condición ideológica que presiona la incesante adaptación de los individuos hacia innovaciones comportamentales y tecnológicas que condicionan el suceso de sus integraciones social, afectiva y económica.

Si fuera necesario dibujar un imagen que transmitiera la noción de movilidad impregnada en nuestros tiempos, quizás la visión de Zygmunt Bauman en *Vida de Consumo* (2008) sirviera de síntesis: una línea de llegada que avanza conforme llega el maratonista. Por otro lado, si se quisiera mezclar Deleuze con Borges, entonces se presentaría el nómada en un laberinto en línea recta.

Menos metafórico todavía, John Urry (2007) icono de la Escuela de Lancaster conocida por centrarse en la temática de la movilidad, define cuatro sentidos generales y objetivos para la movilidad que dan cuenta de un universo social compuesto por actores humanos, artefactos materiales y elementos abstractos que circulan cargados de códigos e informaciones, integrando aspectos geográficos, sociales, semiológicos y tecnológicos: i) movilidad como algo que se mueve o posee la capacidad de moverse, sea una persona, un coche o los datos que se transfieren en las redes digitales; ii) movilidad como desorden, *mob* o movilización sin regulación social o fronteras; iii) movilidad desde la tradición sociológica, de los movimientos sociales y del tránsito existente entre clases sociales; iv) movilidad en el sentido de migración o movimientos geográficos semi-permanentes.

Todos estos sentidos genéricos implican diferentes temporalidades y movimientos físicos por parte de los humanos, desde aquellos más triviales como ponerse de pie, sentarse, caminar, escalar o bailar, hasta otros viabilizados por artefactos tecnológicos como coches, bicis, aviones, sillas de ruedas y otros (Merriman & Cresswell, 2011).

A su vez, Marc Augé (2007) habla antropológicamente de una movilidad sobremoderna en donde se puede hacer todo sin moverse al paso que los desplazamientos son interminables y resultan en una constante renegociación de fronteras sociales, geográficas y históricas. Una movilidad que respeta las condiciones de la ideología de la globalización impregnada de desigualdades aumentadas a través del desarrollo tecnológico que ya lleva incorporados los valores de individualidad y desterritorialización.

Siguiendo el raciocinio kuhniano, este paradigma viene firmándose en la normalización de una práctica científica obligada a lidiar con cuestiones cada vez más transversales y menos correspondientes con los campos científicos tradicionales. Un paradigma sociológico que ha emergido como superación positivista pero que resulta antes de un fenómeno geográfico establecido en el seno de corrientes positivistas preocupadas por la modelización de los transportes y de las dinámicas migratorias. Hasta que más tarde la geografía humana diera paso a lecturas alternativas, tal como en la fenomenología topofílica del geógrafo chino Yi-Fu Tuan (1990; 2001) que en los años 70 criticaba la rotura de los vínculos entre personas y sus lugares en detrimento del movimiento. Dos décadas después, el propósito seguiría en la pauta a través, por ejemplo, de los estudios acerca del nomadismo posmoderno (Cresswell, 1997) y en incursiones antropológicas con la noción de los no-lugares a manos de Marc Augé (2000), para identificar los espacios de flujos en la *sobremodernidad*.

Urry (2000, 2007) apunta a una serie de nuevos movimientos vinculados a personas (transporte, migración, turismo), objetos (comercio, contaminación), informaciones (tecnologías de comunicación, acumulación de conocimiento) y dinero (mercado financiero, energía) que ha incrementado el nivel de complejidad de la sociedad civil contemporánea. La incorporación de sistemas tecnológicos cada vez más potentes ha alterado irreversiblemente las formas de vivir y de habitar, dando inicio a novedosas dinámicas de intercambio casi permanente (de personas, objetos, información y dinero) que confrontan cualquier memoria de un tiempo estable, costumbres duraderas y órdenes casi invariables.

El paradigma de la movilidad enunciado con base en la condición de que el movimiento es la norma incide también en la idea multifacética de sociedad perfilada por las muchas líneas de pensamiento sociológico en un recorrido que va desde los principios estructurantes materializados y reproducidos por instituciones, pasando por nociones funcionalistas de organización, la división de clases, perspectivas críticas de dominación de masas y una correspondencia con las fronteras nacionales que actualmente coexisten con el intenso proceso de globalización, hasta finalmente una era denominada por Urry (2000) como post-societal. En este sentido, manteniendo de fondo una noción inmanente de complejidad, los sistemas de comunicación y transporte se vuelven grandes campos reveladores y elementos estructurantes en los mecanismos de producción y reproducción social (Urry, 2007).

La aceleración de una era globalizada no solo se ha limitado a mover los sedimentos bien estratificados de las ciencias sociales orientadas al estudio de las instituciones, la estructura y el funcionamiento de las sociedades, sino que ha desestabilizado un sinnúmero de fronteras científicas incapaces de adecuarse a la transformación de sus objetos de estudio.

Ahí se encaja el paradigma de la movilidad, como clave analítica de fenómenos sociales variopintos que vuelve a dotar de coherencia una mirada teórica. Bruno Latour (1994) estimula este reto con la afirmación de que “nunca fuimos modernos” para evidenciar la imposibilidad de concluir un proyecto modernista cuya esencia, ejemplificada por la bomba de aire de Boyle y el Leviatán de Hobbes, era la escisión entre la Naturaleza y la Cultura.

Provocado por la transdisciplinariedad que emerge cada vez más a menudo en los encuentros y eventos científicos, Peter Adey (2006) llega a la cuestión retórica de que si movilidad es todo, entonces también es nada. Sin renunciar al principio físico de que en el

universo algo siempre circula, desde la perspectiva epistemológica esta condición está preñada de relativismo. Mientras que para un sociólogo el aeropuerto es un espacio de flujo, para un planificador es también un espacio de reposo que implica una serie de instalaciones y servicios que deben estar plenamente presentes en sus lugares.

Fundamental es entender que el movimiento se manifiesta en términos relativos y diferenciales, es decir, está vinculado a personas, cosas y razones sociales, al mismo tiempo que puede presentarse más intenso para unos a expensas de que sea más escaso para otros en un espacio dotado de racionalidad controlada por una política de conectividad desigual que repercute tanto en los lugares geográficos y sociales como en nociones ético-ontológicas de identidad y responsabilidad (Massey, 1993, 2004). A partir de esto, se puede insinuar que la movilidad se expresa en un sistema funcional y también se ejerce como un tipo específico de capital.

Previsiblemente, el paradigma de la movilidad acompañado de otras vertientes posestructuralistas ha insistido en una especie de compensación ante la predominancia tradicional de las estructuras verticales impregnadas de pesado interés ideológico. Ignorar este panorama epistemológico y las dinámicas de controversias científicas que abren hueco a nuevos paradigmas significaría considerar ingenuamente que el nuevo vaticinio paradigmático consensua que al futuro le pertenecería una era de relaciones puramente horizontales en una nueva red post-societal que liberaría el movimiento sujeto a las jerarquías y estructuras modernas (movimiento laboral, ascensión social etc.).

Así que entre el reproche en contra de las jerarquías y el desvanecerse de algunas fronteras en la práctica científica, el discurso sociológico ha visto debilitar el rigor disciplinario tradicional para seguir también la repercusión social de los objetos y de la naturaleza. Se ha abierto a un objeto de estudios que ya no se restringe a la sociedad humana *stricto sensu* y ha incorporado en su agenda las cibermovilidades diferenciadas e híbridadas (Domínguez & Davila, 2012).

## 2.2. MOTILIDAD AUTOMOTIVA: LA CAPITALIZACIÓN DEL MOVIMIENTO

El capital puede viajar rápido y liviano, y su liviandad y motilidad se han convertido en la mayor fuente de incertidumbre de todos los demás. En esta característica descansa la dominación de hoy, y en ella se basa el principal factor de división social. (Bauman, 2004, p. 130)

De lo dicho acerca del paradigma de la movilidad se deduce que de la posición ocupada por uno en la dinámica de movilidad depende la constitución de su identidad, devenires y acciones, pautados sobre todo por un orden omnipresente de consumo (Sádaba, 2012).

El proceso de globalización acelerado a partir de los años 80, dinamizado por el desarrollo de las TIC, abrió un gran abanico de posibilidades para las prácticas sociales tras la superación de la velocidad cinética por la velocidad digital del *click*. Como efecto, dos nociones antes complementares, el *movimiento* y la *mudanza (cambio)*, pasaron a ejercerse de manera independiente (Kaufmann, 2011).

Un hombre de negocios que esté viajando diversos países, cumpliendo trayectos entre aeropuertos, centros empresariales y hospedándose en alguna cadena global de hoteles, experimentando los no-lugares de Marc Augé (2000), estará *moviéndose* por coordenadas geográficas sin sufrir ningún cambio en su rol, protegido de la alteridad local en espacios socialmente asépticos. Pero el mismo hombre de negocios, sin moverse de la poltrona en el despacho, puede ver su rol social cambiado cuando, en medio de una reunión, le llama con urgencia el colegio de su hija; o si dentro del coche, mientras conduce, consulta sus emails profesionales, habla con su mujer por el móvil o se desentiende del motociclista de al lado<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> El video subido en Youtube intitulado "Persecución GTA en São Paulo" es un caso flagrante de lo que ocurre a diario entre coches y motociclistas, casi siempre trabajadores en precario, que se arriesgan entre los coches e involucrándose en accidentes dentro de un sistema de automovilidad que evidentemente está diseñado para coches, pero que termina catalizando las tensiones sociales potenciadas por la crisis de movilidad urbana. Estas situaciones comunes en las calles gana ahora las redes sociales con la extensión del uso de cámaras *onboard* y demuestran tanto los cambios de roles que pueden sufrir los individuos en la calle como la rapidez que se generan colectivos alrededor de un objeto de transporte, en este caso la motocicleta.

<< <https://www.youtube.com/watch?v=E-d9UpokmBo&feature=youtu.be>>> acceso en 17/03/2015.

Así que existe una dualidad entre movimiento y cambio, y es posible abordarla bajo tres condiciones distintas: a) *ser móvil moviéndose*, cuando las movilidades espacial y social siguen lado a lado y se asume un modelo de sociedad jerárquicamente organizada en regiones y en estilos de vida; b) *moverse sin ser móvil*, el caso de nuestro hombre de negocios en viaje, cuando el movimiento físico no modifica roles, identidad o posición social del actor; c) *ser móvil sin moverse*, caso de nuestro hombre de negocios experimentando modificaciones de roles sociales sin salir de su despacho o de su coche. Incluso podrían ser escapadas mentales que permiten la práctica de otros papeles, otras identidades (Kaufmann, 2011).

Estilos de vida forjados por las élites globales evidencian el hecho de que la movilidad implica conexiones que dan origen, extensión y manutención a las redes - esta morfología predominante en la actualidad - que inciden directamente sobre los procesos productivos, las experiencias con el *self*, con el *otro*, y con las relaciones de poder (Castells, 2000; Urry, 2012).

Dada la importancia de estas redes concebidas a través del movimiento, ellas se constituyen en un tipo emergente de capital, en un sentido bourdiano, demostrando que la movilidad por sí misma es insuficiente sin sus repercusiones sociales, sin las relaciones reales y potenciales que engendra entre personas, aunque físicamente distantes (Urry, 2012). De hecho, algo propio de la teoría de acción de Bourdieu (1997), que considera las potencialidades de los agentes en las situaciones de acción y el trato de doble sentido entre estructuras objetivas (los campos sociales) e incorporadas (el *habitus*).

La idea misma de capital no deja de cumplir con una práctica sociológica de expresarse por metáforas y así transformar el tangible en abstracto. El carácter de la potencialidad, sucedida o no de práctica latente, más la disposición como forma específica de capital empíricamente vinculado y vinculante a otros tipos de capitales (económico, cultural, simbólico etc.) con los cuales promueve desigualdades, hace posible la adopción del concepto de motilidad como complemento teórico a la noción de movilidad (Kaufmann, Bergman, & Joye, 2004). Movilidad potencial, sea en las coordenadas sociales, geográficas o digitales, no significa necesariamente movilidad cumplida, y teóricamente hace falta dar cuenta de ambas condiciones sin transformarlas en sinónimos. La motilidad es el modo como individuos, grupos o entidades utilizan o se apropian del abanico de posibilidades concernientes al movimiento, todavía sin la obligación de realizarlo.

En una sociedad fluida pero también de riesgos, adquirir motilidad sirve tanto para posibilitar nuevos movimientos como para precaverse de movimientos indeseados (imprevistos cotidianos de orden íntimo o profesional, por ejemplo). Cuanto más grande sea la motilidad, más numerosas son las posibilidades de elección en un mundo de transformaciones aceleradas. Así, la motilidad resulta en la propensión que uno posee para moverse a partir de factores como capacidad física, recursos financieros, aspiraciones personales, estilos de vida, acceso a medios de transporte y comunicación, niveles de educación etc. (Kaufmann, Viry, & Widmer, 2010).

Motilidad implica aceptar la variedad, la realidad y la virtualidad de movimientos que pueden practicar los actores y que repercuten en los campos sociales, económicos y geográficos, además de incorporar el *habitus* y los estilos de vida. Motilidad es un activo del movimiento al igual que el dinero es un activo económico y el conocimiento un activo cultural. Pero los activos económicos, culturales o sociales son principalmente jerárquicos, verticalmente organizados, mientras la motilidad es tanto vertical como horizontal, incide en desigualdades, pero también en la diversidad de los estilos de vida, las relaciones individuales con el espacio y con el tiempo (Kaufmann et al., 2010; Urry, 2000).

Otro ejemplo para vislumbrar la complejidad de la motilidad y los elementos movilizados para incrementarla, sería el caso de un individuo que se proponga aprender un idioma extranjero. Para efectuar el aprendizaje, ese estudiante obligatoriamente se volverá móvil unas cuantas veces a la semana durante el traslado casa - escuela. Si lo hace es porque obviamente posee acceso a los medios de transporte y ha desarrollado las habilidades para utilizarlos. Además, encuentra ofertas asequibles de escuelas, disfruta de buena salud para salir de casa, es alfabetizado y tiene interés en hablar este nuevo idioma, por lo tanto, hace amplio uso de su motilidad. El movimiento real practicado en la frecuencia de los cursos de inglés genera una serie de otros movimientos realizados en el ámbito de los roles sociales. Entre ser el residente de una casa y el estudiante de una escuela, este individuo se convierte en conductor, peatón o usuario de transporte público; intercambia ideas con gente hasta entonces apartada de su círculo social y a veces hace circular dinero a cambio de bebidas, comidas u ocio. Además, y este es el punto teórico crucial, toda esta dinámica crea condiciones para que otras virtualidades sean posibles y potencializadas. Con el dominio del idioma inglés, este individuo estará mejor preparado para adquirir un trabajo mejor y así ascender socialmente, o de lo contrario estará preocupado por evitar su declive. Quizás comprará un coche, se relacionará con gente de otras culturas para intercambiar

informaciones, ideas y afectos; viajará al extranjero de manera autónoma o incluso optará por vivir allí y adoptar nuevos hábitos. El incremento de motilidad, el activo de tipo específico de capital, repercute en todas las perspectivas albergadas en la noción de movimiento.

Kaufmann propone una perspectiva analítica donde la motilidad se divide en tres dimensiones: *accesibilidad*, *habilidades* y *apropiación* (Flamm & Kaufmann, 2006; Kaufmann et al., 2010). La *accesibilidad* se refiere a las ofertas de movimiento y las condiciones que permiten sus usos en un determinado contexto que puede involucrar la planificación urbana, las redes y artefactos tecnológicos, las instituciones públicas, el mercado de trabajo, las políticas nacionales etc. El acceso a un portfolio de movilidad se da tanto en modo de bienes como de servicios que comúnmente conllevan un intercambio monetario: pago para conectarse a internet, compra de un billete de autobús o costes de un coche. El acceso está siempre limitado o legitimado por normas, leyes y decisiones que operan dentro de las contingencias.

La segunda dimensión se refiere a las habilidades requeridas para dar uso a las ofertas del portfolio. Navegar en internet exige ciertas habilidades básicas en el manejo de artefactos tecnológicos; desplazarse por la ciudad en metro requiere conocer la red de líneas para llegar hasta donde se quiere y saber qué billete comprar; conducir un coche implica consultar a mapas impresos, digitales o mentales, el manejo concreto del vehículo, una serie de cursos y exámenes que provengan y convaliden estas habilidades, conocer el entorno para transitar, aparcar y abastecer combustible (Brown & Laurier, 2005; Laurier & Brown, 2008).

En tercero está la dimensión de la *apropiación*, los significados destinados al proceso de movimiento en sí por parte de los actores estatuidos de sus estrategias, percepciones, valores y normas internalizadas después de sus decisiones más o menos conscientes e intencionadas acerca de los medios elegidos para el cumplimiento de sus objetivos. Es donde ocurre la adecuación simbólica y funcional de la movilidad, los procesos cognitivos individuales de representación resultantes de las experiencias personales y de las asimilaciones de representaciones colectivas. Estas representaciones influyen las elecciones, moldean el curso de las acciones y justifican las prácticas.

Según Kaufman y sus colegas (2006; 2010), estas dimensiones se relacionan sin todavía obedecer una lógica de causalidad directa. En países ricos por ejemplo, cuando



datos demográficos y económicos apuntan que el coche se extiende en grupos mayoritarios, es común encontrar individuos pertenecientes a estos grupos, y por esto poseedores de *acceso* al coche y casi siempre *habilitados* para manejarlo, que simplemente no lo tengan porque se *apropian* distintamente de los medios de transporte, sea porque habitan barrios con escasos sitios para el parking, porque se satisfacen con la red de transporte público, o porque incorporaron hábitos afines a estilos de vida alternativos que se rebelan contra el coche.

La inserción del automóvil en los estilos de vida ha sido activa desde el siglo pasado, construyendo la sociabilización del coche desde la infancia a través de los juegos y los regalos. En familia se suelen construir experiencias de transporte alrededor del él,teniéndole desde muy temprano incorporado al *habitus* y construyendo una zona de confort para el transporte: componente central en la adopción de estilos de vida, sobre todo del espacio urbano, tanto para vivir en él como para escapar del ambiente exterior.

En una breve crítica cultural hace poco publicada<sup>17</sup>, Stephen Bayley ha descrito los problemas que genera el tráfico urbano y la pérdida de glamur que ha sufrido en las últimas décadas el coche, en contraste con su tiempo de infancia, cuando ha formado sus percepciones desde la silla trasera del Jaguar de sus padres. Ni el mismo Roland Barthes y su afirmación de que el coche es una catedral han evitado la conclusión de que hoy *car trips are bad trips*.

Sin embargo, es posible que personas de otros grupos en los cuales el coche tiene una inserción menos representativa, cuando adquieran las *habilidades* de conducción automovilística, hagan todo lo posible para comprar uno, *apropiándose* del mismo como un elemento de movilidad social independientemente de su funcionalidad. Así, los procesos socio-cognitivos de *apropiación* normalmente vienen acompañados de decisiones basadas en la practicidad, la seguridad, la previsibilidad, los juicios de valor, el status y los estilos de vida.

---

<sup>17</sup> Bayley, Stephen. 2014. "Car Trips Are Bad Trips." The Guardian, June 7. Retrieved July 1, 2014 (<http://www.theguardian.com/commentisfree/2014/jun/07/car-trips-bad-trips-henry-ford>).

De hecho, adoptar un estilo de vida es personificar una determinada organización social y un estándar de consumo en donde los procesos se dinamizan entre estructuras e interacciones cotidianas para generar valores simbólicos e implantar normativas de comportamiento que pertenecen también al mismo cuerpo simbólico de los significantes (Chaney, 2003; Certeau, 2000).

A pesar de que las experiencias adultas pueden cambiar las opiniones, los juicios de valor y aumentar ciertos cuestionamientos acerca del coche, actuando efectivamente sobre la dimensión de la *apropiación*, también es verdad que con el pasar de los años muchas personas con *acceso* y *habilidades* cada vez más finas para orientarse, estimar el tiempo y conducir el coche, se sienten saturadas en sus variados ámbitos de vida para dedicarse al incremento de nuevos estudios empíricos y espontáneamente interrumpir sus costumbres de locomoción ya sedimentadas en la automovilidad (Flamm & Kaufmann, 2006). Por otro lado, está muy extendido en las generaciones nativas de la cultura digital, que a través de servicios *on-demand*, la categoría “uso” se haga mucho más presente que la categoría “propiedad”, liberando el consumo de la contingencia material.

Retomando las tres categorías citadas anteriormente, otros dos aspectos son esenciales para comprender la motilidad en la organización cotidiana, sobre todo en la movilidad urbana: *acceso* y *apropiación* de los ambientes construidos; y *acceso*, *habilidades* y *apropiaciones* de las TIC para acceder a formas de ubicuidad en las prácticas con el fin de generar contigüidad virtual (trabajar y consumir desde casa, por ejemplo).

Nuevas gestiones de lo cotidiano se abren en el transporte cuando las TIC posibilitan interactuar con el sistema de transporte, verificar las condiciones del tráfico, consultar la frecuencia y el trayecto de buses o metro, encontrar un taxi o coche compartido en las cercanías, generar contactos en las redes sociales, o mismo evitar traslados para cosas que se pueden resolver *on-line*. En algunos países se ha constatado que durante la última década, jóvenes con elevada motilidad han reducido hasta un 20% su kilometraje anual en coche (Davis et al., 2012).

Las *habilidades* inciden así en la componente territorial. Asociadas a motivaciones del actor, ellas repercuten en los ambientes construidos junto a las preferencias por usar o evitar ciertos espacios, dependientemente o no del canon distancia-tiempo, derivando apropiaciones basadas en gustos personales, miedos, cuestiones familiares, profesionales, financieras o políticas que se inscriben en los espacios construidos (Flamm & Kaufmann,

2006). El espacio no es solo superficie o eje de movimiento para humanos y sus artefactos, sino que a menudo toma parte en las prácticas que moldean el mundo mismo (Merriman & Cresswell, 2011). En este sentido, Sheller (2007) reclama atención a los entornos tecnológicos que cada vez hacen más viables a los *cibercoches*, apuntando que es allí donde las agencias son impersonales y algorítmicas que los grandes cambios de la automovilidad rutinaria están en marcha. Los ensayos de Google, Apple, Tesla y Uber son solo algunos ejemplos de la nueva automovilidad que se avecina y serán más eficientes con el incremento simultáneo de las infraestructuras urbanas conectadas en red.

En definitiva, el concepto de motilidad desdobra las orientaciones ideológicas de movilidad, esta noción clave de los tiempos actuales en que el sujeto – casi siempre un consumidor más que un ciudadano –, por necesidad, conveniencia o precaución, desea incrementar sus opciones y ejercitar sus estilos de vida. Sin embargo, y esto lo apunta bien Bauman (2008) cuando descubre sobre la pasividad en el actual sistema de orden social, en lugar de libertad de elección, funciona antes un compromiso de elección, un transcurso auto-afirmativo que ambiciona extraer indefinidamente el placer y la felicidad sin respetar el principio de realidad. En la motilidad característica de las últimas décadas, ese compromiso se ha materializado en la cultura de coches de manera más extendida que en otras esferas.

### 2.3. SISTEMATIZANDO UNA CULTURA

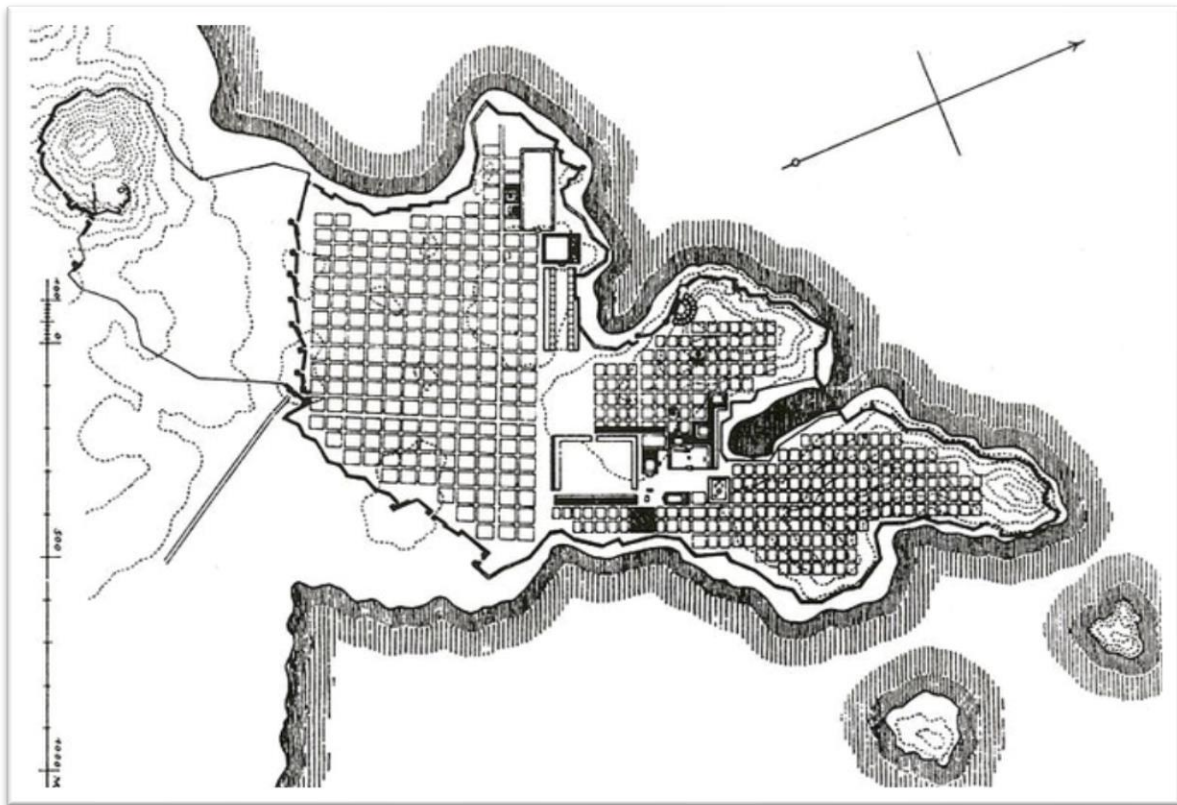
Es la revolución de lo cotidiano lo que ahora toma cuerpo, después de las revoluciones económicas y políticas del siglo XVIII y XIX, después de la revolución artística a principios de siglo. El hombre moderno está abierto a las novedades, apto para cambiar sin resistencia de modo de vida, se ha vuelto cinético.

Gilles Lipovetsky (1986, p. 103)

Desde comienzos del Siglo XX la tendencia del transporte dio señales de que el coche, en la medida que se volviese accesible para la mayoría de las personas, se convertiría en la forma predominante, o por lo menos predilecta, de transporte. Un siglo después de que las primeras unidades del Modelo T de Ford estrenaron las líneas de montaje en la fábrica de

Michigan/EE. UU, inaugurando una nueva era de la industria y de las ciudades, el coche se ha confirmado como el gran protagonista de la vida urbana.

Pareciera que, por predestinación, la forma ortogonal que actualmente representa los mapas de las ciudades y la cartografía mental por donde a cada día cientos de millones de conductores se orientan en todo el mundo, antecede en mucho la fabricación del automóvil. Registros que remontan el siglo XV a.C. indican que, en Mesopotamia, China, Alexandria, Egipto e India, diseños simétricos definieron funciones institucionalizadas de las ciudades. En el siglo V a.C., Hipodamo de Mileto ha idealizado las formas ortogonales en las ciudades griegas helenísticas como estrategia de ordenación, acceso, protección, adaptación topográfica y división entre los Dioses, el Estado y los Ciudadanos (Kohlsdorf, 1996).



*Figura 12: Planificación de la ciudad antigua de Mileto (Fuente: Wikipedia acc. 04.2013)*

Sería a partir de la Revolución Industrial del siglo XIX que las ideas de la ilustración, fundamentalmente la dominación epistemológica humana y la separación ontológica entre Humanidad y Naturaleza, encontrarían herramientas concretas para las más acentuadas

intervenciones antrópicas en los espacios y en los géneros de vida. Las fuerzas físicas de transformación dejaron de pertenecer a los cuerpos orgánicos y abrieron un capítulo permanente en la explotación de fuentes energéticas planetarias, cuya representación alegórica remite a la descubierta del primer pozo de petróleo estadounidense: una *fuerza eruptiva que pertenece a los arquetipos del way of life moderno (...) abierto por energías de fácil acceso. El baño en petróleo es el bautismo del ser humano contemporáneo* (Sloterdijk, 2010, p. 271).

Al contrario de la naturaleza cuya energía predominante sería implosiva y de construcción paulatina, la civilización utiliza la explosión en fines técnicos y vitales para moverse; crea microcatástrofes a partir de una fuerza que quiere el Bien y a menudo acaba creando el Mal, y que en el largo plazo tendría también efectos culturales imprevisibles determinando el pensamiento, la sensibilidad y los discursos a través de un empirismo de cinética a explosión y motores de propulsión (Sloterdijk & Heinrichs, 2004).

En la mitad del siglo XIX, acompañando el proceso expansionista de la nueva matriz energética, el modernismo erige un “arte de las ciudades”, un fenómeno urbano de subsistencia frente al surgimiento de muchas ciudades con más de un millón de habitantes y sus problemas técnicos, económicos, psicológicos y sociológicos. Simmel (1903) describiría la nueva vida metropolitana a partir del espíritu objetivista cada vez más plasmado en los espacios e internalizado por los sujetos: ciudades cuyas funciones extravasan sus fronteras, ciudadanos especializados, relaciones monetizadas, cambio en la percepción sensorial del entorno, impersonalidad y un tipo característico de actitud *blasé*. La respuesta intelectual más contundente ante el optimismo tecnocéntrico ha venido todavía a través de la Escuela de Frankfurt, sobretudo en la *Dialéctica de la Ilustración* de Adorno y Horkheimer, como crítica de lo que ha resultado de las dos guerras (Harvey, 1998).

El primer gran artefacto industrial que ha arrollado la vida de las masas y ha permitido un giro de la modernidad cimentada sobre las nociones de ciudadanía y de nación fue el tren (Holston, 1999a; Urry, 2007). Las redes ferroviarias de Inglaterra dinamizaron la economía, reforzaron una identidad nacional, conectaron ciudadanos y hasta hoy cumple un rol simbólico a la hora de definir a los ingleses como un pueblo afincado en la puntualidad, ya que, a causa de su red de trenes, los relojes en cada pueblo y ciudad necesitaron por primera vez ajustarse en la precisión del minuto. Asimismo las ciudades preindustriales en franco crecimiento han dado paso al coche y a la adopción de un *habitus* urbano, inicialmente elitista, basado en la automovilidad. En la otra orilla del Atlántico,

Estados Unidos fortalecía sus poderes económicos, políticos, militares y culturales al paso que la automovilidad emergía como modeladora del paisaje, directriz de políticas públicas, elemento de relaciones socioeconómicas y símbolo de ciudadanía (Seiler, 2008).

Entre 1900 y 1925 el coche representó, desde una perspectiva de la distinción propia de Bourdieu, un objeto de lujo y estatus, con la función de ocultar determinados orígenes de clase, al mismo tiempo que de exponer y legitimar la inserción en grupos privilegiados de la sociedad. A partir de la producción masificada que siguió al impulso inicial de Ford entre los años veinte y sesenta del siglo pasado – y que ha revolucionado los procesos productivos y organizativos del trabajo –, el coche se ha convertido en un símbolo de funcionalidad, progreso y futuro, haciéndose bastante popular en los países ricos. En la teoría de las pseudo-individualidades de la escuela de Frankfurt, el Volkswagen (Beatle/Escarabajo/Fusca) representa un estándar homogéneo de cultura y oferta de funcionalidad, barriendo debajo de la alfombra las diferencias de clases (Gartman, 2004).

El desarrollo industrial ha influenciado también el diseño de las infraestructuras urbanas. En el período de entre-guerras se ha escrito uno de los documentos más icónicos de la historia del urbanismo. Redactada como *Manifiesto del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna de 1933* y publicada por Le Corbusier en 1942, *La Carta de Atenas* fue un intento de conciliar progresismo y humanismo bajo un mismo paraguas en la concepción del espacio urbano. Alertar sobre los problemas de insalubridad y concentración demográfica era su *leitmotiv* y proponía como solución al caos un enfoque aún más funcionalista y maquinizado de la ciudad. Tenía como presupuesto organizativo la casa que serviría de máquina elemental, la verticalización como estrategia de generar reservas verdes y vacíos aireados, el coche como máquina de transporte y los caminos de flujo rápido para conectar las distancias entre sectores de funciones especializadas, hasta que, en palabras de Le Corbusier (1976), la imposible separación entre coches y peatones se hiciera posible.

Algunos de estos proyectos modernistas, si los comparamos al desarrollo urbano preindustrial, lograron en gran medida extinguir espacios de renegociación, cruces donde peatones y conductores establecían su locomoción y a veces se ha visto la aniquilación de la calle como organización arquitectónica encarnada de discursos provenientes de los intercambios entre los dominios público y privado de la vida social (Holston, 1999b).

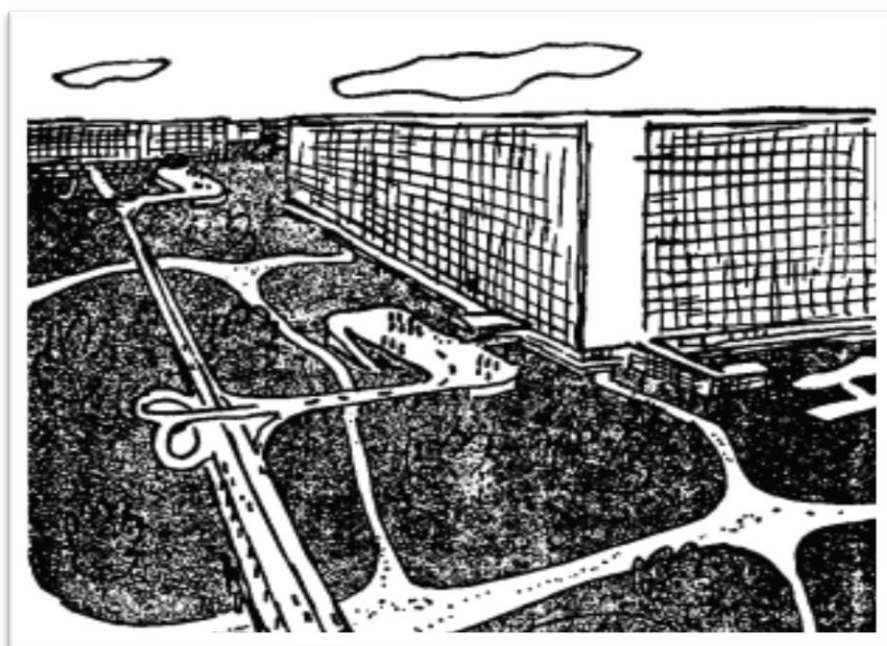


Figura 13: Bosquejo de Le Corbusier para las redes de flujo urbano (1976)

Queda marcada la modernidad como la condición de interdependencia de las máquinas técnicas empleadas y usadas en larga escala que irreversiblemente alteraron las formas humanas de vivir y pasaron a ser elementos permanentes del *habitus* (Urry, 2007).

La bipolaridad política de la post guerra y el escenario devastador de una Europa urbana por reconstruir contribuyeron a que la arquitectura y el urbanismo protagonizaran la irradiación meta-narrativa de las ideologías predominantes, transmitiendo a los espacios construidos un elevado contenido de política y de economía con efectos directos sobre la sociedad. Contemporáneo a estos cambios, Henri Lefebvre (1974) propondría una visión del espacio simultáneamente como productor y producto social de la interacción entre tres elementos fundamentales: las representaciones técnicas del urbanismo que materializan formas urbanas o *espacios concebidos*; imágenes y símbolos que integran valores a los habitantes o *espacios representacionales*; usos y apropiaciones o *prácticas espaciales*. La creación de un espacio pasa a ser vista como un proceso práctico, simbólico e imaginario que a través de componentes materiales e inmateriales impone ritmos espacio-temporales a las prácticas sociales.

Siguiendo la ola cultural revolucionaria de 1968, los espacios concebidos durante los años que sucedieron las guerras pasarían a ser duramente criticados como imposiciones de modos de vida o de identidades para una pretenciosa e ilusoria emancipación universal

prometida a través del progreso, de las apologías del yo y de los avances tecnológicos. A partir de 1972, cuando se derruía en Missouri el famoso conjunto habitacional Pruitt-Igoe, premiado proyecto social de Le Corbusier pero luego acusado de demasiado funcional y de desagradable habitabilidad – el mismo año que se construye en la ciudad alemana de Essen la primera calle peatonal para devolver la ciudad a su gente – , queda evidente que los espacios representacionales ya no comportaban solamente metarrelatos armados en cimiento mientras las prácticas espaciales aspiraban más bien a revitalizaciones vernaculares que valorizasen aspectos humanos y locales.

Entre los años setenta y ochenta del pasado siglo, con la crisis del petróleo, la evolución de la industria con la especialización flexible y los procesos de producción *just in time*, asociados a los hechos culturales que han dado soporte a la ansiedad por productos más eclécticos en el mercado, rompieron también la hegemonía de la industria automovilística estadounidense, introduciendo el toyotismo en el escenario industrial. En este período se incrementa una gama vasta de coches correspondientes a los conjuntos de subculturas fragmentadas, tendencia en boga que coexiste con la teorización de la distinción y de las pseudo-individualidades masificadas (Gartman, 2004).

La sociedad acompañada de sus modos productivos, acaba por producir sus propios espacios, apropiaciones y prácticas. El espacio en el cual se reproducen las relaciones sociales es incesantemente transformado y colocado en conflicto con las viejas formas que le anteceden. En un mundo regulado por la lógica capitalista, es evidente que la producción del espacio resulta en una mercancía conciliatoria, aunque abstracta, entre las tácticas locales y las estrategias globales.

La arquitectura posmoderna pasa a incorporar la estética de la diversidad en lugar de preocuparse con soluciones universales. Los avances técnicos, científicos e informacionales propiciados por las tecnologías de transporte y comunicación se reflejaron directamente en el espacio, borrando fronteras, vecindad y generando desterritorializaciones (Santos, 1996) la fragmentación vino acompañada de innovaciones en el diseño urbano y en la producción de los materiales empleados tanto en la construcción como en la decoración, permitiendo (re)producir en centros o periferias urbanas variados estilos a reducidos costes (Harvey, 1998).

Bajo la custodia del mercado y relegando la planificación a un puesto menos importante, la arquitectura posmoderna es capaz de albergar nuevo énfasis a los estilos y a



la acumulación de capital simbólico, alcanzando por ende la economía posmoderna de especulaciones y transformando la ciudad en una mercancía de la misma economía. (Harvey, 1998, 2010, 2012).

En las últimas décadas, ciudades, suburbios y estructuras urbanas para todos los gustos y bolsillos emergieron de la nada y fueron claramente diseñados con la premisa del coche como medio de transporte<sup>18</sup>. Son paradigmáticos los *drive-in* o los aparcamientos de todas modalidades (restaurantes, bancos, cines, centro de compras...). Este proceso de urbanización creó una gran cantidad de espacios de flujos donde se dan los *happenings*, mientras que el tiempo y la historicidad, reductos privilegiados de los análisis científicos, están allí metamorfoseados por la posmodernidad en velocidad y presente, estado puro de inmanencia.

El urbanismo orientado por la dispersión y en la especialización ha resultado en aislamiento para quienes no disponen de un vehículo automotor, impelidos a recorrer grandes distancias para la realización de todas las actividades rutinarias. Por otro lado, las recientes revitalizaciones de zonas céntricas vienen acompañadas de procesos de gentrificación y la consecuente expulsión de sus habitantes, obligados a mudarse para las periferias más baratas y a la postre más dependientes de un coche.

El metalenguaje reflejado en la ciudad, otrora idealizado por entidades y fuerzas políticas, se disolvió en juegos de lenguaje; sorpresa, ironía, novedad y nostalgia que se incorporan a la ciudad en un *pout-pourri*, simulacro de distintos mundos, a menudo esquizofrénicos, desplegados de cualquier orden histórico y reordenados bajo nuevas lógicas. La expectativa creada es que cada abrir y cerrar de puertas conlleva el estupor y la fascinación<sup>19</sup> y en el coche se depositan muchas de estas expectativas capturadas por el espectáculo, que como decía Guy Debord (2003), tolera un comportamiento hipnótico que

---

<sup>18</sup> La “especie automóvil”, como apunta M. Domínguez (2006), “ocupa de forma individual doce veces más espacio que nosotros humanos (6 m<sup>2</sup> frente a ½ m<sup>2</sup> de un humano), pero sobre todo en cuanto a sus necesidades vitales: se calcula que en el área metropolitana de Londres las infraestructuras relativas a la circulación vial, aparcamientos, gasolineras, etc., abarcan un tercio del espacio total; en Los Ángeles esa proporción abarca ya más de la mitad”. Ya en São Paulo se considera que para hacer caber todos los coches en la calle, habría que triplicar la cantidad de vías públicas (Folha de São Paulo, 2013).

<sup>19</sup> Véase para más detalles David Harvey (1998), La condición de la posmodernidad, Edward Soja (1989) Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory, y Postmetropolis: critical studies of cities and regions. Ambos utilizan ejemplos de Baltimore y Los Angeles para la fragmentación de la ciudad, construida para ser consumida como espectáculo, ejercer socialmente la función de palco, de picadero.

quita del individuo la aprehensión real de las mediaciones sociales, transformando las relaciones consigo mismo, con la otredad y con el mundo.

La abundancia de acontecimientos es una modalidad esencial, en una organización del mundo que no pasa necesariamente a través de la Historia, sino que se realiza en el presente, en los acontecimientos del momento. Las transformaciones espaciales, la movilidad, el cambio de bienes y servicios más el gran flujo de informaciones, provocan la sensación del mundo disminuido, de un mundo en que la percepción espacial y temporal impulsada por el paradigma urbano-científico permite sentirse participante simultáneo en distintos lugares. A su vez, la repercusión de múltiples acontecimientos desterritorializados en el presente que debilita las referencias colectivas locales - la escala de la vida humana - potenciando el individualismo exacerbado y la fácil adopción de *patchworks* de identidades.

Carreteras, aeropuertos, redes de restaurantes u hoteles, tiendas, cadenas comerciales, urbanizaciones suburbanas y centros gentrificados son espacios que no definen una referencia histórico-identitaria ubicada en el espacio o registrada en elementos constitutivos, afectivos y colectivos. Son espacios transitables y transitorios, productos globales y desechables de consumo. Son el revés del lugar, comprendido como la relación topofílica del *homo* en el *locus*, pendiendo más para el topocidio, la muerte del lugar y el enaltecimiento del no-lugar (Augé, 2000), espacios no relacionales, ni históricos ni de identidad, pero cada vez más predominantes.

Bajo estas circunstancias, la difusión del coche confirma la concepción teórica de Urry (2004) acerca de la automovilidad como un sistema auto-organizado en red, una estructura no lineal de procesos autopoieticos de diseminación mundial que implica un tipo de omnipresencia cotidiana.

Se trata de un verdadero sistema sociotécnico sostenido durante varias décadas que globalmente posee significancia simultánea en las esferas económica, política, tecnológica y social. Las industrias automovilística, petrolífera, metalúrgica, más los bancos, las constructoras, la publicidad y más recientemente las industrias de nuevas tecnologías, en fin, los sectores más icónicos de la economía, siempre presentes en la política contemporánea, fueron capaces de vincular el coche a los ideales de conveniencia y libertad para convertirlo en el aparato global de transporte, subordinando cualquier otra forma de movilidad. Una mirada lanzada hacia cualquier ciudad es suficiente para averiguar lo obvio: que los espacios de circulación están primordialmente diseñados para los coches. A partir

de esta prioridad funcional derivan los otros espacios para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. En países como Estados Unidos, incluso el derecho de comprar comida en horario nocturno está condicionado al uso de drive-thru exclusivo para coches.

De todo este sistema sociotécnico de acero y petróleo derivan tanto los hábitos y las prácticas sociales como las estructuras urbanas de las ciudades, la suburbanización y la gentrificación (Urry, 2004, 2007).

Esta universalidad del automóvil implica la concepción fragmentada del espacio, separando el lugar de trabajo, de vivienda o de ocio. Pensar en el espacio y en el tiempo en este contexto obliga a las personas a organizar su movilidad cotidiana de maneras complejas y heterogéneas a lo largo de distancias considerables. Esta movilidad genera distancias y, por lo tanto, genera dependencia hacia el coche. El resultado es la reorganización integral de la vida: la ciudad, el trabajo, la familia, la infancia, el ocio, el placer y la libertad. Gracias al coche se ha configurado un espacio en el que es imprescindible moverse a unas dimensiones adecuadas a sus capacidades de desplazamiento. Como bien apunta Urry (2000, p. 59), *la importancia del coche es que reconfigura la sociedad civil incluyendo diferentes maneras de vivir, viajar y socializarse en la misma y a través de un tiempo-espacio movilizado*

La movilidad basada en el vehículo privado se caracteriza por la extrema flexibilidad y la coerción. Por una parte, su extrema flexibilidad le convierte en una fuente de libertad, permite viajar a gran velocidad, en cualquier momento y en cualquier dirección. El coche promete expandir el espacio y constreñir el tiempo, de tal manera que hace accesible, a nuestro radio de acción, posibilidades reales de socialización. Mientras que, para muchos, no contar con un coche supone reducir la capacidad de mantener una red de relaciones y actividades sociales, aspecto que incide tanto en el estatus de las personas como en su autopercepción.

El coche es asimismo un espacio íntimo, personal, equiparable al hogar, puesto que es privado y personalizado, *locus* donde se pueden crear diferentes ambientes impregnados de carácter. Puede simular el ambiente doméstico convirtiéndose en una especie de sala de estar móvil. Es, sin duda, para muchas personas, un lugar más íntimo que el propio hogar. Se puede incluso concebir como refugio. Sirve como espacio de libertad en el que se puede ser como quiera cada cual.

La arquitectura interna del coche puede a su vez convertirse en un espacio no únicamente habitado por el conductor solitario sino que también cohabitado por pasajeros, aproximando sujetos e induciendo desde charlas triviales, o conversas de las más serias, hasta la activación de sentidos de responsabilidad, cuidado o aventura (Laurier et al., 2008).

Después de la vivienda, el coche es el objeto principal de consumo por cuanto provee de estatus a su propietario a través de una serie de signos y valores. Cuenta con una serie de características que lo hacen muy propicio a erigirse en símbolo de expresión pública: es un objeto muy poderoso y móvil; es personalizable por el margen de transformación de su aspecto interior y exterior; refleja la capacidad adquisitiva de su propietario; permite expresarse a través de un estilo de conducción; ofrece una gran variedad de modelos que permite hacer de su imagen la proyección buscada de una tabla muy diversa de valores relacionados con diferentes estilos de vida (Urry, 2006); e integrarse a las nuevas tecnologías sirviendo de plataforma cotidiana donde las personas se encuentran y se acostumbran a nuevas tecnologías (Featherstone, 2004). En este sentido algunos de estos aspectos permiten verificar la dimensión que alcanza la automovilidad en ámbitos incluso íntimos, ya que, cuando se compra un coche, se compra algo más que un artefacto, se compran privilegios, identificaciones y promesas de estatus y distinción social (Domínguez, 2006).

Con efecto, el automóvil forma una esfera de sociabilidad dado que posibilita la creación de una serie de situaciones esenciales para el mantenimiento de muchas relaciones afectivas, de solidaridad y de cuidado (Sheller, 2004): ir de excursión; recoger a los hijos del colegio; visitar la familia; irse de compras; llevar alguien al aeropuerto o hacer una escapada romántica. Sin duda permite la creación de un sentido más privado, más especial y de complicidad entre las personas implicadas.

En la película "Paris, Texas", Wim Wenders, probablemente de modo consciente, utiliza un lenguaje muy cercano a la técnica coroplética de los cartógrafos cuando reserva el color rojo para semióticamente subrayar determinadas escenas de movimientos, definiendo el coche como artefacto central de la infancia, de lo cotidiano y de la vida adulta. Hunter ("Cazador"), el personaje-niño de la película, asume el coche como elemento indispensable en sus ilusiones y en el proselitismo del ir y venir de la escuela. El automóvil aparece innumerables veces protagonizando situaciones tanto de la infancia, como de la vida adulta urbana en un apropiado paisaje texano.

Hay una increíble fuerza simbólica alrededor del coche capaz de activar sentimientos de muy diferentes índoles. Importante porque sentimientos definen actitudes y se construyen mediante la percepción de las emociones (Castells, 2009). Una multitud de usos que se hacen de los coches y despiertan sentimientos relacionados con el amor, el cuidado y la solidaridad. Usos conscientes o inconscientes que ocupan recuerdos y enlazan deseos. Además de activar sentimientos con respecto a los demás, también lo hace con respecto a situaciones o momentos de la vida. Puede generar una fuerte sensación de libertad, de control, de poder, de seguridad, de aventura, de voluptuosidad, al igual que sentimientos negativos de inseguridad o de falta de control. En fin, sentimientos accionados por emociones básicas como miedo, tristeza, ira, alegría y sorpresa que normalmente están vinculados a estilos de vida y prácticas cotidianas.

Algunos autores han comparado el coche a un santuario, en el sentido de que representa una zona de inmunidad entre el conductor y el mundo exterior (Bull, 2004), especialmente ante la confusión, la inestabilidad, la indefinición y los peligros de la ciudad. Cuanto peor sean las calles, mayor será el placer, la seguridad y la sensación de hogar que se busca en el coche.

Una mirada fenomenológica permite verificar que el coche no solo es un objeto de consumo que acompaña el desarrollo del capitalismo, sino algo que participa activamente en el modelaje del cuerpo humano y sus acciones sociales, forjando ensamblajes cuyo el ejemplo más evidente es el rol de conductor, un nuevo actor cuyas percepciones y prácticas son propias: aparcar, conducir, consumir, correr, contaminar, bocinar, atropellar etc. (Dant, 2004).

En una sociedad fundamentada en este sistema de automovilidad, carecer de un coche equivale a sufrir de una cierta “discapacidad física”, viéndose reducidos algunos de los derechos básicos de las personas y fomentando el sentimiento de que se hallan marginadas socialmente (o de que corren ese peligro). De otro lado, el hecho de usar el coche puede llevar a situaciones en que la verdadera discapacidad física se vuelve una realidad.

No hay dudas de que el coche sea el objeto popular más extendido con mayores capacidades letales. Sin embargo, esta relación suele estar ocultada por su poder seductor, maquillada a través de una imagen que supera sus virtudes funcionales, factores no exentos de marcadores sociales (género, edad, clase social, capital cultural) que incitan conductas

viales más o menos responsables, más o menos temerarias en el contexto de una sociedad donde la movilidad desempeña un papel central en las exigencias cotidianas, profesionales e interpersonales.

Se puede también argumentar que además de proveedores de habilidades, los aparatos tecnológicos conllevan alguna pérdida de la escala humana. El coche proviene al conductor de cuatro ruedas y su acentuado uso hace que el cerebro cese de calcular los desplazamientos a partir del uso de las piernas<sup>20</sup>. En ese sentido, la esfera perceptiva ejerce sus actividades considerando un cuerpo amputado, amalgamado a una cápsula metálica de cuatro ruedas. Además, la visión también sufre su proceso de adaptación: las miradas se tornan rápidas y estrechas. La única posibilidad de contemplar el horizonte es hacerlo a través de ventanas: las vistas molduradas en el cristal del coche, los *outdoors*, el navegador GPS, los *smartphones*, en fin, las pantallas. Estos son los mediadores, los canales para la enunciación de un sujeto móvil fundamentalmente miope.

El automóvil contrasta también en eficiencia y antinomia. Como vector cardinal de la urbanización moderna, ha aumentado el tiempo de locomoción en muchas metrópolis y ha reducido la velocidad media por debajo de los 12km/h, mientras la velocidad media de los ciclistas se encuentra por encima de los 20km/h<sup>21</sup>. En lugar de libertad, se instituye como prisión protectora del infierno urbano que su sistema mismo ha creado, jaula de hierro en la burocracia cinética cuya eficiencia energética es tan insensata que solo un 20% del combustible quemado se transforma en movimiento, mientras que el restante se convierte en calor y en contaminantes nocivos. En este sentido, la idea de que el vehículo permite ahorrar tiempo no es sino un efecto retórico (Domínguez, 2006).

Curiosamente, el tiempo que se dedica a los desplazamientos en todo el mundo, independientemente de la capacidad adquisitiva de la población y de las infraestructuras disponibles en cada país, no varía: la media diaria de movilidad se halla en torno a 60-70

---

<sup>20</sup> Aquí estamos en deuda con Steven Mentor, sobre la importancia preguntar: ¿qué perdemos con la tecnología? Es suya la metáfora del cuerpo amputado por el coche.

<sup>21</sup> Datos anunciados en 07 de junio de 2006 por Citroën, cuando afirmó que la velocidad media de los coches en Londres era de 7 mph. Justificaba así el lanzamiento de un motor inteligente que ahorraba combustible en los atascos. Por supuesto, más un juego de inversiones simbólicas al crear la imagen de “verde” y “ecológico” sobre algo que contamina, pero que lo hace “con más criterios”.

minutos<sup>22</sup>. Así, el coche, más que servir de apoyo a la capacidad de desplazamiento, resulta en la sobreexplotación de la misma, aumentando en lugar de reducir el tiempo de traslados.

Con base en todos los problemas que implican la predominancia del coche y la alquimia coche-petróleo de profundas repercusiones sociales, económicas y ambientales, es plausible y deseable pensar otras posibilidades para la movilidad urbana. Urry (2008) interpreta, a través de los paradigmas sistémico y de complejidad, algunos hechos que de manera contingente podrían contribuir para el surgimiento de un nuevo sistema sociotécnico post-coche. Su argumento de substancial realismo y de relevancia sociológica indica que el actual sistema de automovilidad no dejará de existir en detrimento de críticas que exponen contradicciones y perversidades. La posibilidad de cambio residiría, eso sí, en que se haga obsoleto el sistema vigente a partir de: nuevos combustibles, nuevos materiales para construcción del coche, tecnologías de comunicación que permitan una movilidad inteligente, des-privatización del coche, políticas públicas y prácticas sociales disruptivas.

La mayoría de estos factores ya son realidad en estos comienzos de siglo XXI, pero aislados, poco representan en términos de prácticas contra-hegemónica. Existen diversas opciones de combustibles, incluso limpios y eficientes, pero ninguno se ha mostrado más lucrativo que el petróleo como que para cambiar el manejo matricial de los recursos energéticos globales. Los coches a su vez llenan los nichos mercantiles posibles: pequeños o grandes, simples o lujosos, potentes o económicos, *blue* o *green*, cualquiera sigue siendo una cápsula metálica de cuatro ruedas con potencia motriz mucho superior a la que se puede practicar en los desplazamientos diarios. También por esto necesitan estar completamente separados de los peatones, haciendo con que las ciudades sigan careciendo de espacios compartidos y de una cultura de negociación.

A su vez, las TIC cada vez más popularizadas, permiten nuevas formas de acceso y apropiación en la movilidad. Asimismo, la industria automovilística prioriza hoy el principio de la conectividad para ofrecer interfaces de compatibilidad entre coches y TIC que se encajen en los diferentes estilos de vida: *geekers*, *hipsters*, *rovers*, *ecos*...

Un punto prospectivo de los más atractivos de la fusión entre automovilidad y conectividad serán las contradicciones generadas a partir de los coches autónomos que ni

---

<sup>22</sup> Datos según el estudio alemán de la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, 2004

siquiera necesitarán ser conducidos por humanos. Mercedes-Benz y Volvo prometen entregar los suyos en 2020<sup>23</sup>. Además, cuando una localidad como California – región conocida por las más elevadas concentraciones de coche por habitante y reino de la industria cultural que ha prestado los aportes más significativos para la inserción semiológica del coche en los modos de vivir – se asuma en 2012 a un cambio de jurisdicción aprobando la ley estadounidense SB 1298 que libera el uso de coches inteligentes y autónomos (KPMG & CAR, 2013; Mitchell, Borroni-Bird, & Burns, 2010).

No quedan dudas ante una situación de eminentes cambios valorativos del acto de conducir y principalmente del rol ejercido por el conductor como repositorio ontológico en el sistema de automovilidad. La opinión pública da muestras de apoyar esta gran fusión sistémica y en lugar de Detroit las atenciones ya se vuelcan al Silicon Valley esperando que allí se desarrolle el uso de los coches autónomos, que liberarían los ocupantes de la obligación de conducir, permitiéndoles emplear el tiempo de trayecto para adelantar trabajos, disfrutar entretenimiento, mantener sus relaciones sociales, ahorrar tiempo y combustible en búsquedas de aparcamiento, además de la promesa por una seguridad gestionada por sensores, ordenadores y redes de información que marcará un giro sobre todo para las compañías aseguradoras.

El caso de Uber es extraordinariamente ilustrativo. Siguiendo el tamiz de la nueva economía denominada colaborativa (controvertido nombre para un modelo de negocios extremadamente competitivo basado en plataformas mediadoras), Uber ha penetrado en los vacíos legales del transporte haciendo posible que cualquiera que se registre en su plataforma pueda ofrecer llevar pasajeros en sus coches a cambio de remuneración, hasta convertirse en la empresa de “taxis” más grande del mundo sin poseer ningún coche. Los efectos de sus servicios son innumerables. En São Paulo, por ejemplo, donde la actividad de taxista se ha transformado en un peligroso cártel organizado que se ha hecho con las licencias de autónomos, se volvieron comunes los actos premeditados de agresión contra conductores de Uber. Cada ciudad ha tenido una experiencia distinta, desde la prohibición integral del servicio, como el caso de Madrid, o la limitación de su uso para acceder a los taxis tradicionales, como en Berlín. Lo que más llama la atención todavía es la capacidad que ha tenido Uber (así como Amazon, Airbnb y otros) de movilizar el emprendimiento

---

<sup>23</sup> Todas las grandes fabricantes de coches se han apuntado a la tarea de desarrollar la llamada *smart mobility*. AUDI, por ejemplo, mantiene una plataforma informativa constant en <http://audi-urban-future-initiative.com/>



individual para desarrollar su propia plataforma tecnológica que en pocos años podrá convertirse en una red de coches autónomos que prescindirá de conductores.

En una reciente entrevista<sup>24</sup>, Brad Templeton, una figura de las más conocidas entre los desarrolladores de Internet, ha detallado algunos objetivos de Silicon Valley con relación a la automovilidad y su ejemplo mismo de precursor del coche sin conductor. En lo que depender de los desarrolladores tecnológicos, sistemas autónomos de coches asumirán el rol del transporte urbano reduciendo en hasta cinco veces la cantidad de coches por las ciudades. A la postre, profesiones como taxistas dejarán de existir y nuevas prácticas compartidas de movilidad *on demand* tendrán lugar en espacios semi-privatizados.

La des-privatización, tanto en términos materiales de ecología y economía como en términos inmateriales de idea, información y conocimiento, es el reto cardinal que puede beneficiarse del acoplamiento entre movilidad y conectividad en la construcción de lo común y en la gestión colectiva de motilidad. La automovilidad, esencialmente en grandes ciudades como Rio de Janeiro y São Paulo, es hoy un sistema perfectamente comparable al neoliberalismo como le caracteriza metafóricamente Michael Hardt (2013): funciona sobre la creencia en ideas zombis, tal cual las últimas modas literarias y cinematográficas hollywoodiense, donde muertos caminan, actúan, protagonizan, vampirizan. El exceso de vehículos privados como matriz de circulación ha generado un sistema zombi de movilidad urbana, resultado también de un marco dicotómico muerto donde el sector público remediaría los males del sector privado y vice-versa.

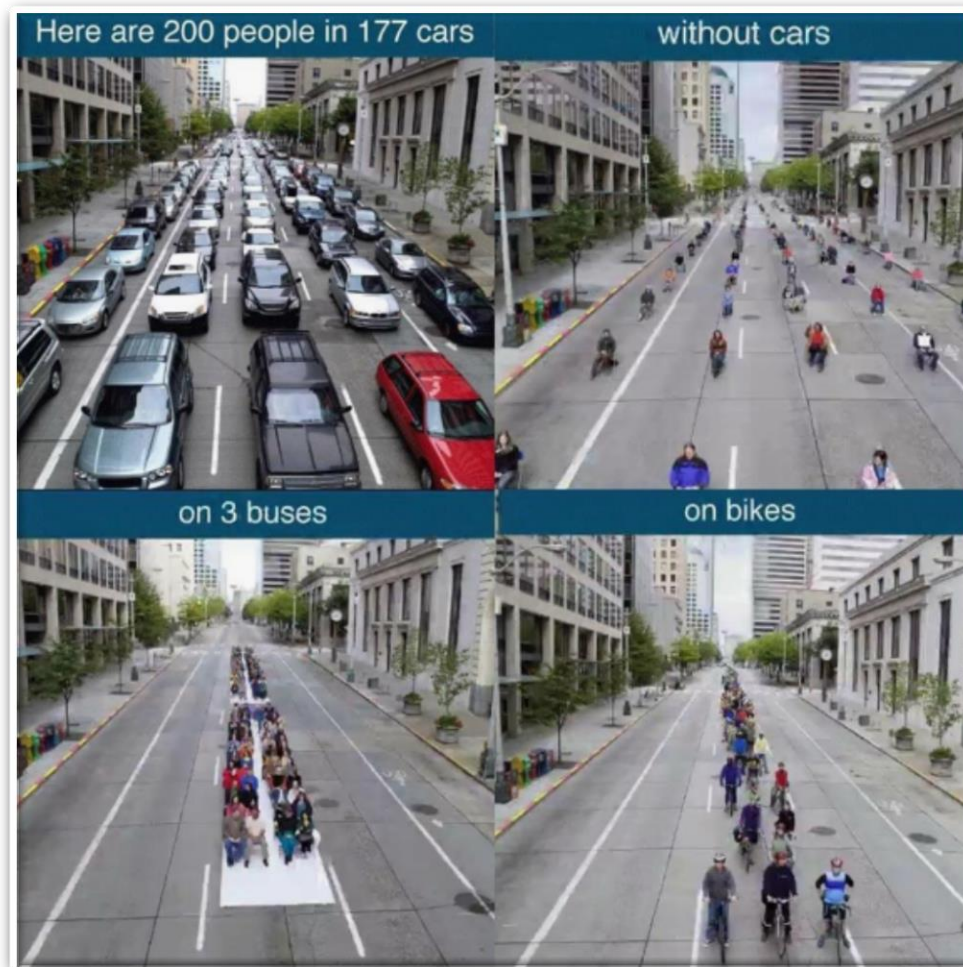
A parte de la ambición en Silicon Valley por hacerse con la gestión del transporte en el futuro con el uso de la TIC, el big data y las smart cities, las innovaciones ya disponibles por el sector tradicional de la industria automovilística se circunscriben a los sistemas de coches compartidos como es el caso de *Drive Now*, perteneciente a BMW, y el *Car2go* de la Daimler-Chrysler. Ambos y otros similares inciden en el importante reemplazo del derecho de propiedad por el derecho de uso – un fenómeno popularizado desde la industria cultural en la era digital – que podría significar menos coches privados y más espacio para uso público. Una actitud que termina confluyendo con las iniciativas de innumerables colectivos que por todo el mundo defienden alternativas al coche privado y a menudo lanzan

---

<sup>24</sup> El País . “Los humanos conducimos peor que las máquinas.” 24 de Julio de 2015. EL PAÍS.  
[http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/06/14/actualidad/1434269698\\_536795.html](http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/06/14/actualidad/1434269698_536795.html)

campañas de concienciación en las redes sociales, como la que se puede apreciar en la *Figura 13* para comparar el espacio ocupado por los automóviles con el espacio necesario para peatones, bicis o autobuses.

Lo cierto y contradictorio de esta cultura de automovilidad – cultura tal cuál Geertz (2003) define, porque representa un sistema de nociones simbólicas heredadas que se perpetúan en la vida de los individuos – es poder repetir con Milton Santos que *la movilidad se ha tornado la regla, el movimiento se sobrepone al reposo y la circulación es más criadora que la producción. Los hombres cambian de lugar como turistas o inmigrantes, al igual que los productos, las mercancías, las ideas y las imágenes. Todo vuela y por esto la noción de desterritorialización, que a menudo no es otra cosa que extrañar, desculturalizar* (Santos, 1996, p. 222).



*Figura 13: Campaña del International Sustainable Solutions y el lanzamiento de la plataforma online llamada Commuter Toolkit: to keep the region moving.*

## 2.4. BIOPOLÍTICA EN CUATRO RUEDAS

*¿Hoy, quien está vivo de verdad?*

(San Pablo, apud Žižek, 2003)

La automovilidad se asienta sobre un complejo entramado de infraestructuras, artefactos, regulaciones, prácticas y representaciones sociales que se constituye desde hace muchas décadas en un verdadero sistema sociotécnico de hegemonía global. En este contexto los individuos están, sino categóricamente obligados, por lo menos comprometidos a incorporar el coche en sus vidas y consecuentemente consumir prescindibles cantidades de acero, petróleo, servicios y créditos financieros para actividades rutinarias y prosaicamente humanas.

Entretanto, fundamental en este sistema es también la manera como crea discursos y orienta hechos alrededor de los peligros y privilegios. Por principio, y esta es una característica propia de las sociedades del riesgo, en el sistema de automovilidad se desarrollan mejoras sustanciales de conveniencia y seguridad para aquellos que están más integrados al sistema (preferiblemente consumidores de coches nuevos, grandes y caros), mientras se externalizan los perjuicios y los peligros para aquellos que a él menos integrados estén (principalmente motociclistas, ciclistas y peatones, pero también propietarios de coches más baratos). Basta lanzar una mirada a quienes más sufren con la siniestralidad vial y con las contaminaciones sonora y atmosférica para averiguar que normalmente no son las personas que están en el (mejor) coche. O aún ahondar en los inmensos costes compartidos entre todos para la construcción y la manutención de caras estructuras viales, como por ejemplo las *Autobahns* alemanas sin límite de velocidad, aunque solo una minoría privilegiada consigue sacar provecho a través de sus *supercoches*.

Así, más allá de los patrones sistémicos de la automovilidad (autopoiético, cerrado y responsable en sí mismo de la perpetuación de esta forma de transporte), cabe lanzar mirada a los aspectos políticos que sostienen este sistema y que consiguen la proeza de vincular intereses globales hegemónicos a elecciones personales en las esferas más íntimas. O sea, verificar como las orientaciones ideológicas de la movilidad hacen circular a través de los coches los repertorios que afectan directamente las tácticas locales en contextos cada vez más globalizados y digitalizados. Cuando el coche ocupa una función política central de control, inmerso en campos de poder y envuelto en agenciamientos, entonces

existe algo más que un sistema, constituyese también un régimen de automovilidad (Böhm, Jones, Land, & Paterson, 2006).

Algunos autores defienden la novedad paradigmática contemporánea de un discurso sobre lo político que a su vez justificaría una transición de lo moderno hacia lo posmoderno (Agamben, 2002; Berardi, 2011; Guattari & Rolnik, 1996; Hardt & Negri, 2000, 2009; Harvey, 1998; Negri & Hardt, 2005). Las bases de dicha transición paradigmática se apoyan en tres elementos fundamentales – el poder, el trabajo y la mundialización – que hoy reflejan el mundo sin un “fuera”, sin una base identitaria de masas y donde la idea de disciplina, entendida como sumisión individual ejercida por entidades colectivas, da lugar a un nuevo tipo de control actuante directamente en las subjetividades multitudinarias. De esta transición emerge la idea de la biopolítica:

La biopolítica tiene que ver con la población, y ésta como problema político, como problema a la vez científico y político, como problema biológico y problema de poder (salud, higiene, natalidad, longevidad, razas...), creo que aparece en este momento (...). La biopolítica abordará, en suma, los acontecimientos aleatorios que se producen en una población tomada en su duración. (Foucault, 2000, p. 222)

La industria automovilística tiene participación histórica privilegiada tanto en la ontología del trabajo como en el triunfo de la mundialización<sup>25</sup> y en la construcción de resistencias autonómicas. Los sucesivos modelos de gestión laboral originados desde Taylor – apreciado tanto por Roosevelt como por Lenin – y la propagación del complejo industrial automovilístico a partir de Ford, son solamente las evidencias más directas. Por cierto los líderes bolcheviques no tuvieron la misma habilidad para aplicar el taylorismo en el oriente comunista como se lo hizo en el occidente capitalista, gracias principalmente al control político soviético sobre la totalidad del proceso, olvidando que un trabajador ejecuta mejor su tarea si está investido del deseo de consumir productos en un mercado abastecido por su labor (Cohen, 2012). Pero el *potero operario* italiano y la invasión de FIAT por sindicalistas en 1973 son un ejemplo memorable de que el trabajador occidental de gestos

---

<sup>25</sup> El término *mundialización* está aquí empleado para representar los aspectos más económicos de la compresión espacial del planeta y la fragilización de sus fronteras nacionales en términos políticos. Mientras tanto reservamos el término *globalización* para el conjunto de los efectos de la *mundialización* añadidos de los elementos culturales y las orientaciones en los estilos de vida.

disciplinados iría buscar su autonomía y llevaría la lucha de clases hasta el interior de las fábricas automovilísticas, de Turín a Detroit, de Detroit a São Paulo.

En una sociedad de control, al contrario de la predecesora sociedad puramente disciplinar con poderes localizados en las esferas institucionales, el poder se reparte en todos los ámbitos de la acción humana, atravesado en el territorio del “entre” por un deseo de vida que estimula devenires y subjetividades.

Por tanto, en términos foucaultianos no se trata únicamente de los poderes tradicionales del antiguo régimen circunscritos formalmente y practicados desde un “afuera” para disciplinar el cuerpo, amenazarlo con castigos o incluso hacerlo morir; o de un sistema disciplinar dotado de aparatos externos (técnicos, burocráticos o jurídicos) y estrategias de vigilancia concreta, ejecutados por una autoridad axiomática, moldeadora histórica de subjetividades sometidas para ponerlas en concordancia con el mercado y las actividades laborales, o sea, una sociedad disciplinar que “deja vivir” y “hace morir”. En las sociedades de control los poderes están ubicados en el cuerpo y también funcionan desde un “adentro” incitado en las fronteras del “entre” hacia el interior del mismo cuerpo para hacerlo sobrevivir y buscar las mejores condiciones de bienestar, generando constantes desplazamientos subjetivos que facilitan el ejercicio de biopoderes. (Agamben, 2002; Pelbart, 2006).

La superación del sistema puramente disciplinar se manifiesta en la interiorización de los dispositivos de control, practicados en estrategias de producción de deseo que, insertados en el cuerpo cognitivo-afectivo, alcanzan sus objetivos hacia la espontaneidad y la voluntad propia de “hacer vivir” una vida repleta de afecto, emoción y potencia, mientras “deja” morir aquellos que no se adecuan a las demandas. La vida se ha transformado en el desafío principal del poder ejercido *mediante la construcción de significado partiendo del discurso a través del cual los actores sociales guían sus acciones* (Castells, 2009, p. 34), caracterizándose un proceso relacional y asimétrico, entrecruzado de prácticas, saberes e instituciones (Foucault, 1979).

En el escenario postmoderno, las subjetividades individuales y colectivas están siempre en contacto con fuerzas de gestión, que, mediante comunicación verbal o visual, tienen por objetivo crear deseos y modelar modos de vivir. Ya no somos simplemente obligados a obedecer, sino que somos convencidos a hacer algo hasta que nuestros deseos se ajusten a los poderes hegemónicos. *El poder se construye, como cualquier realidad, en*

*las redes neuronales del cerebro. El poder se genera en los remolinos de la mente* (Castells, 2009, p. 202). El pensamiento es posibilidad permanente de emancipación, puesto que pensar es, en principio, ver y hablar, pero a condición de que el ojo no se quede en las cosas y se eleve hasta las visibilidades, a condición de que el lenguaje no se quede en las palabras o en las frases y alcance los enunciados (Deleuze, 1990). Como ha indicado Lakoff (2008) en el interior de la mente ocurren mecanismos políticos extraordinarios dado que las mismas estructuras neuronales son activadas tanto en las experiencias vividas como en la representación de estas experiencias. En la política de deseos

... las máquinas técnicas no funcionan, evidentemente, más que con la condición de no estar estropeadas; su límite propio es el desgaste y no el desarreglo. (...) Las máquinas deseantes, por el contrario, al funcionar no cesan de estropearse, no funcionan más que estropeadas: el producir siempre se injerta sobre el producto, y las piezas de la máquina también son el combustible. (...) las máquinas deseantes producen por sí mismas la antiproducción, mientras que la antiproducción propia de las máquinas técnicas sólo es producida en las condiciones extrínsecas de la reproducción del proceso. (Deleuze & Guattari, 1985)

La idea foucaultiana acerca de la subjetividad es intrínseca a la idea nietzscheana de invención de modos de vivir. Es al mismo tiempo la negación del sujeto como individualidad estáticamente estructurada. La subjetividad es, por el contrario, la posibilidad individual, o incluso colectiva, de emerger como territorio existencial auto-referencial en relación con una alteridad subjetiva del cual necesariamente ni es autónomo ni heterónomo (Guattari, 1993). Para Foucault el saber, el poder y la subjetividad son tres dimensiones interdependientes, y es en la última donde se efectúa la posibilidad de inventar modos de existencia, siguiendo reglas facultativas, capaces de resistir al poder y de hurtarse al saber, aunque el saber intente penetrarlas y el poder intente apropiárselas (Deleuze, 1990). Esa dinámica que mueven los desplazamientos de identidad hacia campos de individuación recibe el nombre de procesos de subjetivación.

El discurso de la biopolítica se funda en una serie de dispositivos de origen subjetivo constituidos por prácticas y estrategias homogéneas que caracterizan una situación relacional de poder. Poder que gestiona la vida y legitima el contacto del individuo con el mundo y sus actitudes cotidianas.

Cuando hablamos de dispositivos, queremos referirnos a un pensamiento de tipo genealógico cuyo desarrollo comprende el movimiento de los deseos y de los razonamientos: subjetivamos como consecuencia de las relaciones de poder que atraviesan al mundo, a la sociedad, a las determinaciones institucionales y las prácticas individuales. (Negri, 2008, p. 39)

Campbell (2005) ha dado buenas muestras analíticas de cómo la geopolítica y la biopolítica se vinculan en la automovilidad. Con una genealogía de los SUV – coches todo terreno que se han vuelto comunes en ciudades – el autor delinea su raciocinio sobre el discurso de la seguridad practicado en Estados Unidos, principalmente después del 11-S, y que ha legitimado ante la opinión pública la invasión de Irak, aunque con eventos semejantes precedentes en la II GM y en Vietnam. Mientras los telespectadores estadounidenses acompañaban la guerra en directo, conectados a la televisión y estando físicamente a miles de kilómetros de distancia, el comercio de los SUV Hummer, modelo usado por el ejército en el campo de batalla, tuvo un aumento considerable de ventas en territorio estadounidense como reflejo de un apoyo más que simbólico a la actitud bélica del gobierno de George W. Bush. El discurso de la defensa obtuvo tal transcendencia en el campo social que consiguió superar el tradicional androginismo del mercado y vender un tercio de los Hummer a las mujeres.

Hoy está claro que detrás de las intrigas, de la islamofobia y del discurso de la defensa por la llamada guerra santa contra el terrorismo, residía la estrategia geopolítica de estabilizar y mantener acceso irrestricto a una zona depositaria de dos tercios de las reservas petrolíferas globales. Esta estrategia energética que finalmente garantiza durante algunas generaciones más el bautismo simbólico y la libertad individualista del estadounidense para que elija el estilo de vida que le convenga. Muchos reafirmaron su derecho de ostentación a través del SUV, su imponente bélica y exagerado consumo de gasolina, confirmando que el eslogan “yes we can!” utilizado posteriormente por Barack Obama estuvo antes presente en el razonamiento colectivo.

Sin embargo, el caso no termina con el éxito del Hummer, que por cierto ya fracasó, pues los ciclos se hacen cada vez más cortos para dar espacio a otros. Sucesivos cambios en las reglamentaciones de transporte han dotado los SUV de tratamientos jurídicos destinados a los camiones y así ellos fueron liberados de legislaciones económicas y ambientales severas. Al mismo tiempo, los discursos en torno a la seguridad que ya eran

enormes a escala nacional, se potenciaron en la calle. Con esto la industria empezó a explorar la idea de que los SUV ofrecerían más seguridad a sus ocupantes, si no en la guerra contra el terror, al menos en la guerra de la siniestralidad vial y en la economía de los riesgos.

En una sociedad donde los individuos se dedican fundamentalmente a reducir sus riesgos e incrementar sus conveniencias sin hacer balance crítico de los costes repartidos de sus acciones – al final residir en el umbral de las relaciones opacas también es conveniente para huir de las responsabilidades éticas y de las consecuencias del riesgo a un nivel más complejo –, es bastante predecible el éxito que los SUV y otros coches de dimensiones aumentadas alcanzan hoy día en el mercado mundial. La consecuencia deseada es volverse sujetos más letales y contaminadores<sup>26</sup>.

Paradójicamente, este discurso de seguridad es aún más convincente que las estadísticas frías y silenciosas de algunos países que indican riesgo de muerte más elevado para conductores de SUV si los comparamos con conductores de coches compactos. Quizás porque en las narrativas contemporáneas del riesgo sea humanamente más fácil ponerse como víctima de “otro” conductor en lugar de verse culpado en una escapada accidental, solitaria y fatal por la carretera.

Por lo tanto, el fenómeno de la siniestralidad vial no se reduce a una casuística de encuentro entre malas carreteras, malos coches o malos conductores que deban ser vigilados y castigados. Se puede verificar que los dispositivos de disciplina siguen coexistiendo con los dispositivos de control: las cámaras en carreteras o los agentes de tráfico, cuya función es la vigilancia panóptica; las leyes de tráfico, cuya función es normativa; y el carnet por puntos adoptado en muchos países, cuya función es jurídica y punitiva. En conjunto desempeñan una estrategia de atenuación de la siniestralidad vial bajo criterios típicamente disciplinarios y relegan la problemática a un restringido campo de saberes que por defecto son incapaces de alcanzar el cero de accidentes. Mientras la industria automovilística insinúa la propuesta de salir a la calle con coches inteligentes, las

---

<sup>26</sup> En el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra de 2014 las empresas automovilísticas alemanas ya proyectan que la venta anual de SUV en el país germano llegará a medio millón de unidades en pocos años, superando la cifra actual de casi cien mil.



únicas cifras concretas manejadas a cada año en los salones internacionales de automóviles es la tendencia de aumento en las ventas de los SUV.

En juego está la gestión biopolítica de la automovilidad que negocia constantemente los límites no gobernables pero imprescindibles para el éxito de los coches en todas sus promesas semiológicas, asumiéndose que, para la manutención del éxito seductor y comercial, los riesgos son inevitables pero negociables entre los actores y las entidades que se hacen beneficiar de esa situación consentida entre todos los participantes del sistema vial. Además, se instala una racionalidad basada en seguros que potencializan aún más el mercado de talleres, fabricantes de coches y bancos. Orientaciones en una sociedad de riesgo cuyas aseguradoras han logrado las mejores profundizaciones en el tema de la seguridad vial, pues su negocio depende fundamentalmente de contabilizar el uso de las pólizas por perfiles socio-demográficos con precios personalizados según el nivel de riesgo, y con su *lobby* negociar junto a gobiernos los baremos de indemnizaciones resultantes de los siniestros graves<sup>27</sup>.

Las asimetrías son evidentes y el coche no es sólo un aparato de locomoción ni un artefacto neutral en las prácticas cotidianas de movilidad. Las representaciones construidas en su alrededor desde una historia industrial triunfante y puestas en marcha por la industria publicitaria, capaz incluso de vender la idea de coches verdes, constituyen algo más que un hecho técnico. Se trata de un hecho social y del funcionamiento permanente de mediaciones y procesos de subjetivación cuyo principal motor es el propio coche.

Hoy, sobre la automovilidad, Michel Foucault probablemente diría que la fabricación, la adquisición y el uso del coche suponen relaciones de poderes que implican el despliegue de un tipo de subjetividad sometida a buscar autonomía a partir de su consumo. Ya no solo el consumo del coche y sus insumos, sino el consumo del propio sujeto cuya ontología involucra al coche como parte suya, integrado al cuidado de sí y su alteridad.

En el proceso transitorio e inconcluso entre disciplina y control del aclamado “hacer vivir”, el blanco del sujeto se desplazó desde la intimidad psíquica hacia el propio cuerpo en

---

<sup>27</sup> El coste anual de la siniestralidad vial se aproximaría a 15 mil millones de euros. El cálculo considera: daño a los vehículos y a estructuras físicas; atascos; atendimientos de emergencia y tratamientos de salud; procesos jurídicos; pérdidas de producción e impacto familiar (Brasil, 2007; Ipea, 2003).

una dimensión residual, vegetativa y biotecnológica que acaba por reducir la vida a una supervivencia modular y virtualmente infinita en duración y potencia (Pelbart, 2006; Žižek, 2003, 2004). En dicho desplazamiento se extravía el sentido de vida guiado para un bien colectivo, así como se aflojan las relaciones de alteridad dentro de las reglas de socialización que funcionan como invitaciones a maravillosos mundos nuevos para una legión de “supervivientes”, consumidores de medicinas sociales que les permiten seguir la ley biopolítica de la felicidad tal como un funambulista inconscientemente empeñado en probar que su riesgo es no incurrir riesgo algún.

En la actualidad, la gente está especialmente ávida de novedades, por lo que se ve impedida a rechazar cualquier cosa, dice Lipovetsky (1986). El vaciamiento identitario y la inestabilidad del sujeto facilitan la aceptación de todo lo que sea nuevo y la circunstancia evidente de que la muerte fisiológica imprevisiblemente puede arrebatarse la vida queda camuflada por la ansiedad en adquirir modelos identitarios pre-fabricados o pseudo-creativos que conllevan al estado residual de supervivencia que subyace a la fantasía de la inmortalidad. Por esto la pregunta de San Paulo (apud Žižek, 2003) *¿Hoy, quien está realmente vivo de verdad?* ¿Serían aquellos más integrados en el régimen de automovilidad y a las políticas de deseo, donde demandas de libertad, estatus, sensualidad y comodidad llevan al consumo del coche y de sí mismos en sus límites menos gobernables, pero prometedoramente más seguros y convenientes? ¿O aquellos marginalmente integrados al sistema de automovilidad que pisan la calle y a quienes se deja “morir”?

El resultado es que las relaciones biopolíticas de poder producen nuevas fronteras que transgreden el entendimiento convencional de interior-exterior, conexión-desconexión, seguridad-inseguridad y vida-muerte. La transición hacia el coche autónomo y la automovilidad *on demand* pertenecen de forma similar a estas nuevas fronteras, sobre todo en el campo jurídico de las responsabilidades que van desde un pequeño accidente involucrando coches autónomos (que entre sí pueden generar protocolos de decisión instantánea, pero que pueden ser menos eficientes a la hora de compartir espacio con conductores humanos y sus normas propias de negociación) hasta el riesgo de un ataque cibernético sobre todo en un parque de coches autónomos.

La supervivencia posmoderna es un plagio inédito en un sentido y espectacular en otro, lo que en algunas situaciones se acerca a la fatalidad. Si la vida se da en un mundo del espectáculo donde todos son fundamentalmente espectadores, adquirir un coche se ha consumado como ilusión de lograr el protagonismo; conducirlo, confirmarse protagonista

de la propia vida y asumir una posición de evidencia grupal, superando las frustraciones causadas por una indiferencia colectiva<sup>28</sup>. Aunque de un lado esté el individuo desprovisto de su propio sentido de vida y del otro el coche despojado de su sentido fundamental de uso (el transporte) para componer un mosaico de identidades y prácticas mediadoras entre sujeto y mundo. Quizás porque los coches hayan cruzado la Metrópolis simmeliana para adentrarse en el Palacio de Cristal aludido por Sloterdijk.

## 2.5. PRAXEOMORFISMO CÍBORG EN EL PALACIO DE CRISTAL

*[...] Con que inocencia me demito de ser yo, que antes era y sabía ser tan distinto de los otros; era yo mismo, entidad pensante, sensible y solitario con otros seres diversos y conscientes de su humana, invencible condición. [...] Por así me ostentar, ahora orgulloso de no ser yo, pero un artículo industrial, pido que mi nombre rectifiquen. No me conviene el título de hombre. Mi nuevo nombre es Cosa. Cosamente soy la Cosa.*

(Carlos Drummond de Andrade. *Eu, etiqueta.*)

Cuenta una historia – con su autor me quedo en deuda – que en la ciudad prusiana de Königsberg, cierta vez Kant se encontraba en plaza pública preocupantemente introspectivo cuando fue abordado por un gendarme. Este, por dar muestras de su autoridad prusiana, probó identificar a aquel sujeto anónimo lanzándole la pregunta: “¿quién eres tú?”. Kant le contestó con toda seriedad: “Señor, esto es exactamente lo que me vengo preguntando hace tiempos... Pero si quiere usted saber mi nombre, qué hago o donde vivo, quizás podrá ayudarme”.

Esta situación ordinaria vivida por Kant, verídica o no, pero curiosa en sí misma porque el filósofo se ve interpelado por su propia pregunta filosófica “¿quién somos?”, ilustra someramente uno de los puntos fundamentales de su contribución para la tradición filosófica moderna y la concepción del sujeto: el cogito cartesiano no es suficiente como

---

<sup>28</sup>En detrimento de la opinión optimista que clasifica individuos del Atlántico Norte como “tolerantes”, preferimos la palabra “indiferencia” para clasificar el estado de alteridad en dichas sociedades. Probablemente en esta elección pesimista haya un rastro de Jean Baudrillard (*El paroxista indiferente*. Conversaciones con Philippe Petit, Barcelona, Anagrama, 1998) y de Gilles Lipovetsky (*La era del vacío*. Barcelona, Anagrama, 2003).

elemento determinante de una existencia *a priori* indeterminada. Tampoco justifica, por sí solo, la determinación de lo indeterminado.

El filósofo prusiano, que por cierto jamás salió de su región y vivió siempre bajo hábitos estrictamente precisos a tal punto que, según se dice, los relojes de la ciudad podrían ajustarse por sus caminatas diarias, ha condicionado de manera transcendental la dimensión temporal de “pensar” y “existir”. Consideraba que solo en la forma *a priori* del tiempo ocurriría el paso fenoménico de una receptividad intuitiva que vincula el “yo pienso” al “yo soy”. Además, su obstinación por los fenómenos cosmológicos propició al cogito kantiano la inversión conceptual entre tiempo y movimiento, siendo que este pasó a derivar de aquél; el movimiento ganó la connotación circular y el tiempo se liberó para convertirse en recta.

Ya acordó Borges en su cuento *La Muerte y la Brújula* que no hay laberinto peor para perderse que una línea recta; es el laberinto como símbolo del devenir que no se refiere a otra cosa sino al propio ser (Deleuze, 1988, 2001). Así no sería únicamente la búsqueda filosófica por el sujeto que se intensificaría desde Kant hasta el estructuralismo, sino que este paso vino acompañado por la predominancia de la categoría temporal sobre la noción marginalizada del espacio, relegado como fundamento inerte (Foucault, 1979).

Las proposiciones kantianas sobre la fenomenología de la experiencia estética y la moral del imperativo categórico que influyeron toda la filosofía moderna podrían perfectamente ser correctos en su contexto, pero quizás no universales como imaginó su postulador. O al menos hoy, no suficientemente universales como el modelo de automovilidad, en donde las muertes, las discapacidades y la contaminación contradicen todo el fundamento kantiano del ser humano como fin en sí mismo; y contradictorio al propio imperativo categórico empleado en las doctrinas liberales, porque si todo el planeta condujera coches como hace un estadounidense medio, el planeta estaría colapsado (Böhm et al., 2006).

El monopolio del universalismo contradice al propio empirismo como conocimiento que empieza y deriva de la experiencia para después resultar en base para acciones. Anotó Bourdieu (1997) que la percepción de los individuos no podría ser universal dado que las condiciones sociales y económicas donde participa cada uno de ellos tampoco lo son. Así, al método crítico kantiano se contraponen la crítica de la sospecha, por lo que valores universales no pasan de valores particulares universalizados.

Es básicamente la misma indagación de Norbert Elias (1989) al examinar el *proceso civilizatorio* y cuestionar el *homo clausus* moderno. Es indubitable la existencia de una autoexperiencia llevada a cabo por cada individuo, pero la duda recae sobre la noción dicotomizada de un “yo-sujeto” interior cerrado y del “otro-objeto-mundo-naturaleza” exterior objetivado, ora dominado, ora complejo, ora casuístico. Una producción epistemológica representacional entre estos dos polos que da por sentada la existencia de muros entre el dentro (individual e íntimo) y el fuera (colectivo y las cosas en sí), pero que difícilmente consigue ubicar la línea sobre la cual estos muros se sostienen<sup>29</sup>.

Todavía a partir de Heidegger se empieza a preguntar más seriamente “¿dónde estamos?” de modo que la tarea de incorporar el espacio en la ontología del sujeto se quedó facilitada. El filósofo alemán expresó la idea de que el ser no existiría separado de un espacio, de un lugar y de un mundo a través del concepto del *dasein* (ser-ahí); el ser del “hombre” como lugar donde clarea el ser mismo y así se descubre, se recrea.

De modo sumario se puede argumentar que el sujeto estaría íntimamente condicionado por tres categorías preponderantes (espacio, tiempo y sociabilidad) amparadas en el concepto de *habitus* de Bourdieu, como el conjunto de conocimientos prácticos logrados a través del tiempo para permitir al ser que perciba y actúe en un universo social. Así el individuo pertenece a un espacio social donde está posicionado, al paso que puede actuar dentro del mismo universo en una condición comprehensiva de mutua pertenencia. El *habitus* es entonces el nexo entre la percepción y la ilusión, puesto que es un operador de racionalidad práctica estructurada sobre las tácticas individuales, un sistema histórico de relaciones sociales y disposiciones duraderas que tiende a reproducir su propio principio generativo, definiéndose en un tipo de ciclo que se auto-reproduce.

En el campo social la crítica también recae sobre el desperdicio de la experiencia en el seno de lo que se ha identificado como indolencias de la razón occidental dominante. Según esta perspectiva (Sousa Santos, 2002a, 2002b) la *razón indolente* es caracterizada

---

<sup>29</sup> Resulta interesante el abordaje que hace Heidi Figueroa-Sarriera (2013) en su artículo intitulado *Tecnologías de visualización en la investigación neuropsicológica: un estudio de caso sobre imaginario corporal*, donde discute la permeabilidad del cuerpo en la construcción imaginaria y el desarrollo de aparatos externos para acceder al *self* y sus verdades. La autora indica una vinculación entre el conocimiento neuropsicológico y la cultura del entretenimiento a través de técnicas y aparatos de visualización que participan activamente en la genealogía del sujeto contemporáneo afinado con los discursos hegemónicos, superando así el materialismo ontológico de sustrato neuropsicológico.

por: i) *impotente* ante todo que es exterior, determinista y realista; ii) *arrogante* en su modo de construir un ideal de libre albedrío; iii) *metonímica* por creerse la única racionalidad posible; iv) *proléptica* como ordenación de los hechos en una temporalidad linear virtuosa.

Latour (1994) también ha señalado a su manera la inconsistencia de la *constitución moderna*, ejemplificada en el debate entre el Leviatán de Hobbes y las bombas de vacío de Boyle, para exponer a través del *principio de la simetría generalizada* (Callon, 1986) que el movimiento purificador de separación ejercido por los dueños de la ciencia (portavoces de las cosas y de la naturaleza) y por los dueños de la política (portavoces de los individuos y de la sociedad), ambos únicos traductores oficiales del universo, no ha hecho más que perpetuar lo fenoménico en el vacío dejado entre el mundo de las cosas y la cultura de los *hombres*.

Este proceso de traducción practicado intensamente en la modernidad no significa otra cosa que demarcar un espacio privilegiado para la epistemología y sus peritos. Específicamente una epistemología hegemónica del occidente septentrional capaz de suprimir muchas otras variantes de visiones de mundo y de introducir potentes teorías entre el sujeto y sus prácticas; teorías que finalmente construyen los motivos para las acciones de los individuos (Sloterdijk, 2010).

Teniendo en cuenta este hecho, Giddens, Lash, Beck (1997), Lamo de Espinosa (1990) y otros llegan a la denominación de una *sociedad moderna reflexiva*, ya que en ella la acción se libera de la naturaleza y de las tradiciones para sujetarse a los conocimientos socialmente producidos e internalizados por cada individuo. Lamo de Espinosa lo ilustraba de manera perspicaz en sus sesiones docentes: ¿qué ocurriría si las bacterias y virus pudiesen leer a los libros de biología? ¿Y qué nos ocurre cuando una sociedad lee a Darwin, a Marx o a Freud?

Zizek (1999) lleva a los extremos dicha condición cuando posiciona la búsqueda por el *Gran Otro* lacaniano (en última instancia fantasioso e inexistente) como agente estructurante del superego posmoderno, mientras que las interpretaciones de eventos han perdido su eficiencia después de que las formaciones del inconsciente han dejado para tras los vestigios de inocencia. Como resultado, en esta sociedad reflexiva, las *explicaciones* han dejado atrás directamente a los *síntomas*, o sea, las teorías interpretativas de repercusión social cesaron de explicar objetivamente una realidad y pasaron ellas mismas a participar en la construcción de los problemas cotidianos y existenciales.

La consecuencia práctica es la insuficiencia en elucidar un punto de vista sobre el mundo o sobre el sujeto sin indagar el punto de vista sobre el punto de vista mismo. Equivalente pregunta se hizo Viveiros de Castro (2007) mientras estudiaba a los amerindios y desarrollaba aquello que luego llamó de *perspectivismos*. Los amerindios, al contrario de las sociedades occidentales, ignoran cualquier teoría edípica o evolucionista y consideran la existencia de un único punto de vista para cualquier entidad viviente. Una clara inversión de la metafísica occidental de una sola Naturaleza que ha sustituido Dios como elemento universalizante y un mundo habitado por muchas culturas, muchas subjetividades y muchos puntos de vista. Otra inversión capital en esta comparación antropológica se da en el hecho de que el amerindio considera que animales son humanos desprovistos de algo, mientras la metafísica “blanca” indica exactamente lo contrario, que los humanos son animales dotados de algo, de alma, de cultura, de lengua, de símbolos, de *dasein*... (Viveiros de Castro, 2007, p. 94).

Es significativo decir que muchas escatologías indígenas se desarrollaron sobre la creencia de que un animal es una entidad humana después de la muerte. Al contrario del fatalismo cristiano, creen que morir es un evento evitable en sí, de modo que la finitud se procesa en la máquina social indígena con una percepción de muerte como error o distracción del individuo, atraído o emboscado por un muerto resentido. Para ellos, la muerte no asusta. Quiénes les aterrizan son los muertos, ex-vivientes que invariablemente intentan convencer a los vivos que les sigan el destino. La defensa contra estos peligros va desde los cuidados que previenen la soledad del individuo en la tribu o en la floresta, hasta el desarrollo de una técnica amnésica contra la nostalgia íntima en relación a los entes cercanos ya fallecidos, convertidos automáticamente en el mayor peligro de celada fatal. La soledad, la nostalgia, la floresta y un jaguar son ingredientes suficientes para un *malencuentro* (Viveiros de Castro, 2009, 2010). También el hombre blanco participa entre los elementos de peligro, pues varias de estas metafísicas metempsicóticas dependen de la floresta y de los animales para que la vida se cumpla en sus diversas dimensiones. Por esto el conflicto con la colonización occidental que explota la naturaleza en beneficio del hombre, destroza ecosistemas y desaparece con las cadenas de los animales termina por interrumpir la perspectiva cosmológica indígena, incidiendo directamente en conocidas olas de suicidios colectivos.

Para la civilización blanca autodenominada moderna y desarrollada, los desencuentros se cruzan con la noción recién visitada de una sociedad de riesgos y una

sociología de la virulencia interesada en los efectos colaterales derivados del avance bio/tecnológico (Garcia dos Santos, 2007). A pesar de todos los recelos heideggerianos con la preservación de la esencia humana, más bien en mantenerla separada, si no de los animales, al menos de la tecnología como la manzana que jamás sería mordida por Eva – hoy lo que más reluce en manos y mesas son exactamente las manzanas mordidas<sup>30</sup> –; la metafísica occidental y sobre todo la episteme parecen haber incorporado en su punto de vista a los artefactos tecnológicos tan bien como al propio *dasein* heideggeriano. Epistemológicamente lo hizo Norbert Wiener en la década de 1940 cuando presentó la teoría cibernética. Pocos años después ya eran comunes las experiencias que manejaban la simbiosis entre organismos y tecnologías; las cobayas roedoras bien lo saben...

La sociedad contemporánea ha aprendido a desarrollar las máquinas y a dar un sentido a lo tecnológico hasta el punto en que no nos quedan dudas sobre qué son ellas (Tadeu, Haraway, & Kunzru, 2000). Las dudas recaen, eso sí, sobre la esencia que anima el animado, sobretudo el humano cuando su *dasein* se ubica en una red de tecnologías capaces también de penetrar su cuerpo.

Si en tiempos de Gramsci la preocupación era el humano sustituido o sometido por las máquinas y por las prácticas productivas dentro de las fábricas tayloristas, actualmente la mirada es lanzada en dirección a las prácticas de acoplamiento de lo animado con la tecnología (Garcia dos Santos, Silva & Ferreira, 2010)<sup>31</sup>. En este campo las nociones antagónicas de natural y artificial concebidas en la separación moderna entre sujeto y naturaleza se ven afectadas de manera irreversible. No hay rincón del planeta donde la acción humana no haya llegado, al menos de manera indirecta, potencial o colateral (los oceanógrafos y climatólogos están ahí para corroborarlo). Tampoco las fronteras del cuerpo

---

<sup>30</sup> Entorno al origen del logotipo de Apple se alimentan algunas dudas. En una primera versión se vinculaba a la manzana de Newton e ilustraba el físico al lado de un árbol. Después fueron adoptadas las versiones que hoy se conocen de la manzana mordida: primero con fondo arco-iris y después un blanco reluciente. A pesar de simbólicamente muy adecuada al discurso de la Génesis, lo más probable es que sea una referencia a Allan Turing que castigado por su homosexualismo se ha suicidado como Blancanieves, comiendo una manzana envenenada (El País, 2013).

<sup>31</sup> En este artículo Laymer Garcia dos Santos y sus colegas comparan el gorila taylorista al simio Aurora, protagonista junto a un *Brain-Machine-Interface* en un conocido experimento ciborguiano dirigido por Miguel Nicolelis, para concluir que los devenires de hibridismos deben seguir abiertos en detrimento de la condición que pone el humano a servicio de la máquina.



humano permanecen inmaculadas. ¿Dónde se pueden hallar cuerpos exentos por fuera de las creaciones tecnológicas y por dentro de las manipulaciones biotecnológicas?

Del proceso de hibridización acelerada entre humanos y máquinas deriva aquello que Gray, Figueroa-Sarriera y Mentor (1995) acuñaron con el término ciborgología, un campo poshumanista de reflexiones cuya gran protagonista analítica sigue siendo Donna Haraway. En su *Ciencia, Cíborgs y Mujeres: La Reinención de la Naturaleza*, Haraway (1995) sitúa el nacimiento del cíborg como hijo ilegítimo (y rebelde) del militarismo, del patriarcado y de las disputas políticas entre el capitalismo occidental y el comunismo estatal soviético (cuyo resultado final no nos ha llevado al fin de la Historia como creía Fukuyama exactamente porque los dispositivos de poder han podido transitar desde lo geopolítico hacia lo biopolítico). Haraway caracteriza el cíborg como sujeto de una era reconocidamente posmoderna:

El cíborg se sitúa decididamente del lado de la parcialidad, de la ironía, de la intimidad y de la perversidad. Es opositivo, utópico y en ninguna manera inocente. Al no estar estructurado por la polaridad de lo público y lo privado, define una polis tecnológica basada parcialmente en una revolución de las relaciones sociales en el oikos, el hogar. La naturaleza y la cultura son remodeladas y la primera ya no puede ser un recurso dispuesto a ser apropiado o incorporado por la segunda. La relación para formar todos con partes, incluidas las relacionadas con la polaridad y con la dominación jerárquica, son primordiales en el mundo del cíborg. (Haraway, 1995, p. 256)

Un mundo que va de la ficción a la cotidianidad con *la llegada del cíborg mundano*, afirma Steven Mentor (2011), resultado del desarrollo humano cada vez más dependiente de prótesis externas tales como móviles, automóviles y otros *gadgets*, cuyos efectos en la percepción y en la cognición humanas suelen ser depreciados cuando a ellas se les da apenas un estatuto de herramientas técnicas para cumplimiento de órdenes de carácter puramente personal-humano. En el caso del coche se nota claramente que, como tecnología domesticada, su papel de exoesqueleto fusionado con el conductor quedó eclipsado por los discursos de estatus, de sofisticación, de campo lúdico y representacional para las clases sociales, además de servir, claro, para mover las personas, sus sueños y deseos (Mentor, 2011).

En términos taxonómicos, las tecnologías cíborg se podrían clasificar como restauradoras, normalizadoras, reconfiguradoras y mejoradoras (Gray et al., 1995). En el

caso de la automovilidad, es el discurso del cibernético mundano el que integra las cuatro variantes, contribuyendo para superar la idea del cibernético como ciencia-ficción aplicada apenas en los casos extremos de hibridismo, de los Frankenstein literarios a los cuerpos orgánicos dotados de órganos electro-mecánicos o elementos biotecnológicamente producidos, aproximándonos finalmente de los casos en donde la simbiosis física puede ser intermitente, pero la ontología cibernética irreversible. Steven Mentor (2011), por ejemplo, describe un ejercicio reflexivo en donde él parte en coche desde su casa en la californiana Santa Cruz hasta llegar al Parque Nacional Yosemite. Todas sus percepciones del espacio, del tiempo y de la sociabilidad están absorbidas por su relación con el automóvil: la distancia de 340 kilómetros, rica en elementos de componente geográfico, se transforma en 3 horas de viaje dentro de una cápsula metálica particularmente ambientada; cualquier bípedo que sea visto transitando por las largas carreteras sería tomado como una especie alóctono, intruso y desavisado.

Después de tantos pasos evolutivos en el frente modernizador y sus campos de disciplinas compartimentadas, reduccionistas y ultra especializadas, no fueron pocos los equívocos praxeomórficos cometidos en la observación objetiva de los *otros*, atribuyéndoles lógicas de acción semejantes a las que el observador ha aprendido en la conceptualización de una sociedad humana y de aquello que aprendió a definir como civilización.

Salvo excepciones, desde las primeras aproximaciones analíticas sobre avispas, simios o cualquier tribu de “desalmados exóticos”<sup>32</sup>, nunca hizo falta mucho esfuerzo para rudamente adaptar una colmena a un proceso de ingeniería social y al propio Leviatán. Entre el materialismo ontológico y la fenomenología no hay uno, sino muchos universos, insistentemente moldeados por las praxis humanistas ¿Por qué creer que ahora sería diferente con este sujeto posmoderno, originado en y habituado a los entornos socio-técnicos? Sobre todo, si se considera que las prescripciones contenidas en los artefactos técnicos no circulan de manera idéntica entre todos los actores involucrados.

Es conocida la adaptación de la primera ley de Kranzberg a la tecnología, cuya conclusión parece irrefutable. Apunta que la tecnología no es ni mala, ni buena, tampoco

---

<sup>32</sup> Imposible no pensar en el trabajo de Donna Haraway (1989, 1995) con los simios y sus críticas a los enfoques primatologistas predominantes, o mismo en una alusión sobre la disolución de una comunidad de avispas hecha por Zygmunt Bauman (2008, p. 100).

neutral (Levy, 1993). Deriva de una época en donde se buscan normas para un nuevo *Menschenpark*, réplica filosófica de Peter Sloterdijk (2000) a la *Carta sobre el Humanismo* de Martin Heidegger, medio siglo después que este contestaba a Jean Beufret sobre el sentido del humanismo después de la II Guerra Mundial.

La referencia que hace Sloterdijk a un parque humano (*Menschenpark*) remite a otros tipos de parques – temáticos y zoológicos –, pero sobre todo a una tradición filosófica iniciada con el político platónico y la técnica del pastoreo<sup>33</sup> hasta llegar al último cerebro agrario representado por el humanismo heideggeriano. Humanismo epistolar, canónico y nacionalista de una sociedad literaria en donde la escritura y la lectura fueron protagonistas en la construcción del conocimiento y que ha sobrevivido a veinte siglos de filosofía. Sirvió de poder amansador por detrás del poder mismo, hasta la novedosa hegemonía de una cultura de masas y sus medios de comunicación que se transformaron en la continuación de la guerra por otras vías, hasta enmarcar un mundo post-literario y post-humanista. (Vásquez Rocca, 2011).

Cuando el estatuto ontológico humano se ve afectado por tantas nuevas entidades y se caracteriza como deriva biotecnológica asubjetiva que vive hoy un momento decisivo en términos de política de especie, el post-humanismo filosófico evoca lo natural y lo artificial a una misma cosecha ecológica de entidades orgánicas y maquinicas que superan la dicotomía sujeto-objeto, implicando un aprendizaje de modos polivalentes de relacionarse con el entorno (Sloterdijk, 2000).

Sloterdijk ha seguido su filosofía obstétrica en obras subsecuentes (2003, 2004, 2005, 2008, 2010), tratando la *venida al mundo* desde la evolución humana como historia natural que incorpora lo antinatural (nacimiento prematuro de los individuos humanos y consecuente desarrollo cultural de la especie) hasta nuevas natalidades ontológicas que ocurren en una globalización iniciada en la episteme cosmológica griega que atravesó océanos en las grandes navegaciones del siglo XV y se ha concretado en una sociedad de la

---

<sup>33</sup> Tanto la Filosofía como la Política transitan a menudo y metafóricamente por el pastoreo, el agrarismo o la ganadería. Jeremy Rifkin (1992) ha llevado el tema hasta los límites más concretos de la cultura gastronómica. Si considerásemos apenas esta dimensión para una periodización histórica, de hecho estaríamos a puerta de la posmodernidad, dado que India está prestes a confirmarse como el principal país exportador de carne bovina en el mundo. Su bajísimo consumo interno, motivado por la sacralización de la vaca, parece no tener efectos morales o culturales en la producción para el mercado externo ávido por carne.

información compuesta por varias esferas de conocimientos y de prácticas que simultáneamente difunden una lógica de especulación, de eficiencia, de explotación y de protección.

La Historia se fue registrando de acuerdo con este movimiento de expansión y *climatización*, y llegado el punto donde la *atmosfera* global se unifica y homogeniza, llega también un fin retórico de la Historia (un fin del *afuera* pero no del *interior* y tampoco del *entre*), que podría representarse por el Palacio de Cristal de Londres<sup>34</sup>, estructura arquitectónica en donde, al año de 1851, se guardaron y presentaron los principales artefactos del desarrollo humano de todo el mundo. Algo comparable a un Arca de Noé que, en lugar de acción divina para esconder y transportar la naturaleza hasta un sitio seguro, se constituyó como local inmunizado para proteger y exponer la humanidad figurada en su cultura industrial.

El Palacio de Cristal simboliza el mundo interior del capital, mundo de una civilización occidental y occidentalizada en donde individuos psicosocialmente monetizados habitan determinada zona de confort bajo una fenomenología egoísta que ha neutralizado la moral altruista fundada por los monoteísmos redivivos. Tanto el sujeto como el altruismo posmodernos se forjan bajo un consumo final y sin reservas practicado entre condiciones anímicas de aburrimiento y estrés o competición, sobre todo en sociedades de bienestar en donde el fin de la idolatría moderna por el trabajo ha incrementado sustancialmente el papel del mimo (Sloterdijk, 2010).

Para captar las nuevas circunstancias con una imagen arquitectónica: en el interior del palacio posmoderno de cristal se ha instalado un ascensor del mimo, que transporta a los habitantes a los cinco pisos de la descarga, edificados con amplitud. No puede suponerse, naturalmente, que a todos los usuarios del ascensor les está abierta la posibilidad de salir en cualquier piso y aprovecharse de sus ofertas específicas [...] Con el tiempo, la mayoría de los habitantes del palacio pasan por todas las plantas, aunque no todos hacen las mismas experiencias. En el primer piso entran y salen aquellos que han conseguido realizar, total o parcialmente, el sueño de ingreso sin contrapartida de trabajo; en el segundo hay un público de ciudadanos distensionados que gozan de seguridad política sin disposición propia a la lucha; en el tercero se encuentran aquellos que participan en prestaciones generales de inmunidad, sin disponer de una historia de infortunio propia; en el cuarto se extienden los consumidores de un saber para cuya

---

<sup>34</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/The\\_Crystal\\_Palace](http://en.wikipedia.org/wiki/The_Crystal_Palace)

adquisición no se necesita experiencia alguna; en el quinto se mueven quienes por publicación inmediata de su persona han conseguido ser famosos sin presentar aportación alguna o haber publicado obra alguna (Sloterdijk, 2010, p. 256)

Como se puede apreciar, la vida en el interior del palacio transparente no se configura primordialmente bajo las relaciones de producción, por lo menos no en los moldes de las luchas laborales que se mantienen fuera del palacio, sino que entre cargas y descargas que reducen la totalidad de la vida y de los deseos a la inmanencia de un consumo comprometido con el disfrute inmediato. Atrás de las habilidades individuales consumidoras y de las redes de entidades productoras o significantes, perpetrarse una constante de desperdicio ya integrada en los hábitos y que sistemáticamente no llega a disparar procesos alostáticos.

Otra característica praxeomórfica determinante en este espacio palaciego es que sus habitantes no fueron antropologizados. No hubo con ellos un primer contacto porque el primer contacto siempre ha partido de ellos en dirección a los otros. Es verdad que de los otros han incorporado gustos exóticos de culinaria o esoterismo, pero los adjetivos hegemónicos de racionalidad, efectividad, competitividad y lucro pertenecen a su propio ámbito imperial que difunden a través de la industria, de las ciencias y sobretodo de la economía (Latour, 2013).

Sensibles al agotamiento histórico, dado que la preocupación moderna siempre estuvo en hacer Historia sojuzgando la Naturaleza por hacer, los habitantes del Palacio tienen la tendencia de sufrir un síndrome de *museolización* hasta los niveles más vitales de las costumbres (Sloterdijk, 2008). Dicho síndrome tampoco escapa a las lógicas mercantiles, vendiéndose caro aquello que un día fue prosaico: pequeños mercados de alimentos orgánicos, tiendas de productos *hand-made*, cafés *vintage*, bicis (holandesa o neoyorquina), *Vespa*, *Fiat 500* o *MiniCooper*. Además, este síndrome incrementa el *surplus value* – en términos zizekianos y de base lacaniana – posibilitando que se conceda a los consumidores el estatuto de guardianes morales y protectores de costumbres.

Por lo tanto, no es espantoso verificar el paralelismo entre el crecimiento de tendencias antagónicas como alimentación orgánica y uso de fármacos, o el incremento del *comercio justo* y la de la pobreza, o la contaminación que se transforma en mercancía de CO<sup>2</sup> en mano de bancos.

De hecho, a finales de los años 60, Michel Foucault (1994) preconizaba un mundo de instantaneidad, yuxtaposición y dispersión que superaba la obsesión de hacer Historia en un tiempo acumulativo, situando el actual momento en la preeminencia del espacio sobre el tiempo, pues este ya apenas participaría en los juegos distributivos de elementos repartidos sobre aquél. Sin embargo, todos los tipos de intervenciones de saberes y de conocimientos elaborados en lo largo de la Historia no fueron suficientes para desacralizar el espacio en su dimensión práctica. Sacralizaciones cotidianas casi secretas, resultantes de posicionamientos capaces de suspender, invertir y neutralizar conjuntos enteros de relaciones, tal como el propio Palacio de Cristal, un *otro espacio* capaz de unir en sí múltiples espacios incompatibles entre sí a partir de una parcela de mundo universalizada que transforma eternidad en cronicidad y condensa en sí un lugar perfeccionado y aséptico.

En este espacio globalizado se introduce la racionalidad, la irracionalidad y la contraracionalidad a través de una tecnosfera que implica los objetos y a través de una psicosfera que implica las acciones, ambas indisociables y pobladas por entidades híbridas, invalorable sin las relaciones que constituyen entre sí, existiendo tanto corpórea como relacionalmente (Santos, 1996). Una red irreductible de entidades humanas, de entidades no-humanas y de acciones, en donde a menudo se ignoran las controversias y los fallos de funcionamiento, a pesar de que son exactamente estos los eventos más susceptibles para deflagraciones reflexivas (Latour, 2008).

El poeta modernista brasileño Carlos Drummond de Andrade fue muy sensible ante todos estos hechos, aunque nostálgico con el proyecto moderno, mientras crítico con la ostentación masificada. Ya no se trataba de presagio, pero una constatación muy presente del consumismo exacerbado lo que le hizo afirmar el “compromiso” de perder la pureza moderna de su condición humana, consciente de sí mismo y de los otros, para revestirla de nuevos aparatos artefactuales y semiológicos: *quítame el estatuto de humano que este ya no me conviene. “Cosamiente” yo soy la cosa.*

Poesía *palaciana*, del mundo interior del capital, cuyo blanco es el propio hombre, en su plenitud y por voluntad propia, legitimado por una noción desvirtuada de democracia en donde cada uno está libre para consumir todo aquello que pueda, sin obligación de seguir los efectos marginales que conllevan dichas elecciones. Primero la fuerza productiva material predestinada a ser substituida por las máquinas; después la lógica de competición que en tiempos de labor inmaterial une humanos, fármacos y máquinas; entonces el aislamiento del sujeto y la coronación del consumo insaciable en sus múltiples variantes.

Por fin el presagio biopolítico de Foucault (2008, p. 267): *es muy evidente que no debemos pagar por tener el cuerpo que tenemos ni por nuestra constitución genética. No cuestan nada. Sí, no cuestan nada; [hum] en fin, habría que ver... Ya es fácil imaginar que algo así pueda suceder.*

De hecho, la preocupación de Foucault es cada vez más justificada. El capital humano idealizado por la Escuela de Chicago y llevado a sus últimos términos en el manejo de la biotecnología para demarcar clases, luego podrá traer a la existencia seres humanos endeudados desde su nacimiento. Desde luego será apenas un paso más en relación a la lógica del capital aplicado en la educación formal de los individuos practicada en la actualidad: indicarles las prioridades laborales, hacerles invertir tiempo y energía, dejarles endeudados en el proceso y finalmente exigirle flexibilidad y desempeño a hora de trabajar. Pero desde la lógica predominante del emprendimiento, jamás se habla positivamente en flexibilidad de éxitos y en experimentaciones por sí mismas.

Tanto las teorías como las prácticas circulantes en el interior de este palacio metafórico habitado por una sociedad reflexiva – sus gentes y sus artefactos –, han propiciado la naturalización de repertorios mercantiles que aseguraron al campo de la economía un régimen de verdad predominante sobre otros. Un verdadero modo de existencia caracterizado por actos discursivos que expresan la habitabilidad de ese tipo específico de mundo (Latour, 2013). En él, antes de nada, se debe reconocer que uno ya no es heredero de una referencia ontológica moderna ni cualquiera puramente humanista.

Cuando uno es meramente *la cosa*, falla la moral kantiana que salvaguardaba al hombre como un fin en sí mismo. Se desmorona la división que de un lado hace residir la sociedad hecha de sujetos, y del otro la naturaleza compuesta por objetos (Latour, 2004, 2008). Finalmente, un rey apenas lo es porque dispone de un reino, de una corona y de muchos súbditos. Pero si se quiere de verdad saber cómo es *el tiempo del rei*<sup>35</sup>, hay que sacarle al príncipe del palacio y atribuirle un *kairós* propio.

---

<sup>35</sup> Nos referimos metaforicamente a la obra literaria de Ruy Castro (2008) *Era no tempo do Rei*, cuya narrativa empieza en 1810, dos años después que llegara la Familia Real en Brasil, con el propósito de que su protagonista, el príncipe D. Pedro I, ya tuviese la edad suficiente para salir del palacio y dar seguimiento al enredo.

## 2.5. COLISIONES À *BRASILEIRA*

### 2.5.1. HOMO CORDIALIS EN RES PUBLICA

*... la contribución brasileña para la civilización será la cordialidad – daremos al mundo el “hombre cordial”* (Holanda, 1995, p. 146)

Al mismo tiempo que se erguía en Inglaterra el virtuoso Palacio de Cristal que ha servido de metáfora arquitectónica al proceso modernizador, se prohibía en Brasil el comercio y el tráfico de esclavos que hasta la fecha representaban el grueso de la fuerza laboral. Más que una coincidencia, una comprobación de la imperiosa influencia liberal anglosajona tan luego consumada la Revolución Industrial y propagados los triunfos de la Constitución estadounidense.

En finales del siglo XIX estos rasgos penetraban el interior de los acontecimientos políticos en Brasil, territorio destinado a la colonización desde finales del siglo XV y que, al inicio, en lugar de reproducir un carácter de vida europeizado, ha resultado en órdenes bastante originales.

La Historia de Brasil se concibe en el entendimiento del ápice y del desmoronamiento del Imperio Portugués sobrepasado por un modelo civilizatorio liberal que intentaría establecerse universalmente por encima de las estructuras locales ya sedimentadas durante casi cuatro siglos. Caio Prado Jr. (1987) habla del *sentido* de formación de un pueblo, resultante de la perspectiva externa de Brasil como una gran empresa comercial de explotación cuyos ciclos incluyen la madera, el oro, el azúcar y el café, pero que en su interior se acomodaron de manera propia todos los elementos heterogéneos instados a compartir un mismo territorio. Además, los géneros de articulaciones ganarían un carácter *sui generis* cuando en 1808 la Colonia se transforma en la capital del Imperio.

Brasil se ha constituido como un país idiosincrático que en lo largo de su breve historia acumula tantos hechos y particularidades que no son pocos aquellos que, denominados brasilianistas, se dedicaron a comprenderlo. En 2014 era el quinto país del planeta tanto en área como en población, posee la economía más grande del hemisferio sur y dispone de incommensurables recursos naturales. Como consecuencia del sentido impreso en la formación de su pueblo, puede también exportar exuberancia, alegría y una diversidad cultural impar. El saber popular dice que tiene un pueblo sin vergüenza de ser feliz. Aun así,



sujeto a una también histórica desigualdad, es un país pobre y merecedor de neologismos como Belíndia, agregador de cualidades estimables en Bélgica y los rasgos más atrasados que se encuentran en India.

Antes de proclamarse la República en 1889, Brasil fue colonia de exploración hasta que Rio de Janeiro se convirtiera en capital del imperio como efecto de las guerras napoleónicas que estremecieron Europa y ahuyentaron la Corte Real portuguesa. Un sin número de indígenas ya habían muerto a causa de la colonización, que a su vez incrementó el violento tráfico de esclavos africanos, una primicia ibérica que resultó en la migración humana forzada más grande de la que se tiene noticias en todo el mundo y alimentó un sistema formal de esclavitud vigente hasta 1888, fecha oficial de abolición.

Inicialmente hubo una dominación y una mezcla derivadas predominantemente de las relaciones patriarcales entre hombres caucasianos e indias nativas o mujeres africanas, después una acentuación del carácter aristocrático con el traslado de toda la corte real portuguesa hacia Rio de Janeiro, y finalmente los choques con doctrinas republicanas en el paso posterior hacia la independencia. Una trayectoria histórica distante de un orden cartesiano pero que conserva en narrativa profusos hechos de tragedia dantesca y burlesco tropical. Al poeta Castro Alves, al constitucionalista Ruy Barbosa, al sociólogo Gilberto Freyre y a tantos otros, jamás les faltó materia prima. Mientras el primero denunció que *“existe um povo que a bandeira empresta p`ra cobrir tanta infâmia e cobardia! E deixa-a transformar-se nessa festa. Em manto impuro de bacante fria!”*, el segundo idealizó una nueva bandera auriverde con morfología directamente inspirada en la homóloga estadounidense para sustituir el viejo blasón imperial y celebrar los Estados Unidos de Brasil. A su vez, Gilberto Freyre en su clásico *Casa Grande & Senzala* (1933) trató de perfilar el universo que no se extirparía con la proclamación republicana de 1889, uno de los notables ejemplos de originalidad en la organización societaria brasileña.

Al paso que fueron definiendo nuevas fórmulas de convivencia entre nativos, (ex)esclavos negros y gente europea predominantemente portuguesa, pero también francesa, holandesa, inglesa o española (en períodos más recientes también italianos, alemanes, japoneses y otros), todos habituados a una lógica mercantil y todavía imperial, los centros septentrionales modernizantes iban profundizando en las condiciones de opacidad que ocasionarían el surgimiento del *homo clausus* de Elias, un tipo de sujeto cuya percepción de sí mismo como elemento independiente de todos los otros le hace actuar

bajo un individualismo acentuado, cerrado en sí frente a un mundo exterior de oportunidades que le cobra esfuerzos pero ofrece recompensas.

La obra maestra de Alexis de Tocqueville *La Democracia en América* (1840) sigue siendo el referente teórico fundamental a la hora de verificar las diferencias entre los sistemas coloniales ibérico y anglosajón, así como para comprender los factores que engendraron el actual modelo político-cultural de hegemonía global y las tensiones que este ejerce en las culturas locales. Según Tocqueville, las sociedades están siempre bajo dos fuerzas generales, una de tendencia aristocrática que genera jerarquías y diferencias, otra de tendencia democrática generadora de igualación. En Estados Unidos, desde su disposición republicana, la tendencia democrática fue predominante para la génesis social pautada en principios liberales que permitieron movimientos ascendientes dentro de la estructura social a partir de la noción de individuo fundado en su merecimiento propio, destinado a la riqueza y apegado al confort. Esta dinámica social donde todos poseen igualdad de oportunidad sería, según Tocqueville, la mejor prevención contra escenarios políticos turbulentos y revolucionarios, aunque bajo el riesgo de una masa mediocre de transformar la meritocracia en una vía utilitarista para alcanzar la riqueza material y a través del eslogan democrático de difundir su mediocridad.

Posteriormente, mientras analizaba el pueblo alemán, Norbert Elias (1997) observaría los gradientes entre formalidad e informalidad al comparar Alemania, Inglaterra, Francia y Holanda y constatar que cuando sectores extremadamente formales dejaban de serlo, también los sectores informales perdían su informalidad.

Todos estos elementos apuntan hacia aquello que DaMatta (1985, 1997), inspirado en Gunnar Myrdal<sup>36</sup>, denominó *dilema brasileiro*. Según el dilema, en la genealogía sociopolítica brasileña no hubo suficiente predominancia ni de la tendencia aristocrática colonial ni de la tendencia democrática liberal, sino una colisión entre dos mundos cuya asimilación, en lugar de dialécticamente negarse para *a posteriori* sintetizar una solución, se ha perpetrado distintamente en las esferas pública y privada, respectivamente metaforizadas en la figura de la *casa* y de la *calle*. Es decir, en Brasil los vínculos sedimentados en el patriarcado aristocrático se preservaron en el ámbito de la *casa*,

---

<sup>36</sup> Myrdal, Gunnar (1944). *Black and African-American Studies: American Dilemma, the Negro Problem and Modern Democracy*. New York, Harper & Row.

mientras la construcción jurídico-política democrática se ha formalizado en el ámbito de la *calle*.

En el campo social, salir a la *calle* significa desenchufarse momentáneamente de la familia y de los papeles sociales más representativos para la identidad situada en una jerarquía de pertenencia íntima, y entonces adentrar como ciudadano un espacio igualitario que todavía no se ha convertido utilitaristamente en el medio para un fin, sino que es donde se experimentan las dimensiones negativas de la vida colectiva: la igualdad tajante desconocida en la vida doméstica y el anonimato que aísla el individuo (DaMatta, 2011). La tensión ocurre exactamente porque de un lado, factores heredados de la alteridad patriarcal-aristocrática que domésticamente transforman individuos en personas reconocibles y especiales, íntimamente prevalecen sobre la noción liberal de sujeto auto-fundado predestinado al éxito personal, y, por otro lado, las interacciones en la esfera pública formalizadas sobre el ideal igualitario del republicanismo, siguen coexistiendo con las prácticas personalistas de herencia colonial ibérica.

Este escenario típicamente brasileño de multiculturalismo, servidumbre, privilegios y matices entre la vida en lo público y en lo privado, ha originado un tipo de individuo que lleva en sí esta tensión. Llamado por Sérgio Buarque de Holanda (1995) de *homo cordialis*, comprende el sujeto dotado de cordialidad en su sentido etimológico, aquél que actúa con el *corazón*. No se trata siquiera de afabilidad, tampoco de la hospitalidad brasileña apreciada por inmigrantes o turistas. La noción está fundada en el aspecto conductual característico de alguien que actúa a partir de los afectos y de las emociones antes que, de la propia razón, algo que no sería incompatible con el modelo civilizatorio, excepto por la condición de trasladarse desde la esfera privada hacia la esfera pública y hacer este sujeto resistente a cualquier ordenamiento igualitario exterior. Como la diferencia siempre se jerarquiza como principio internalizado, cuando se dice popularmente que todos son iguales, hay que aceptar que hay unos más iguales que otros. La preferencia serían los *nuestros*.

El *rendez-vous* simmeliano de la vida en la metrópoli que tanto marca el ajuste de la personalidad a las exigencias de la vida social, como se constituye en hábitat para el *homo clausus* en su misión individual de éxito, en Brasil está afectado de lleno por el principio jerarquizador aristocrático de la *casa*, en detrimento de las alteridades horizontales. Principio que en estado latente puede ser evocado para desafiar las normas igualitarias de la *calle* o aquel que intente impedir un acto de privilegio. Si uno reclama que otro, a través

de maliciosa astucia, intenta beneficiarse de una determinada situación, probablemente recibirá como respuesta *¿sabes con quién hablas?* (DaMatta, 1997), que en última instancia despeja el intento de transponer a una esfera igualitaria la posición de privilegio que uno ocupa en círculos más privados.

A pesar del fin del Imperio y su nobleza formal latifundista, el privilegio ha saltado directamente a las posiciones más prestigiosas de la nueva estructura republicana brasileña. En sociedades cuya doctrina republicana aparece genealógicamente interiorizada por los ciudadanos, alguien que desobedezca las reglas que valen para todos escucharía de cualquiera un reproche directo: *¿quién te crees que eres?*<sup>37</sup> Un raro caso en que el *homo clausus* es públicamente más expansivo que el *homo cordialis*.

Al contrario de aquellos países septentrionales analizados por Elias (1997) en donde los gradientes de in/formalidad en sus respectivas esferas se desarrollaron en direcciones congruentes para cimentar el *habitus* de los siglos XIX y XX, en Brasil la informalidad fue filigrana desde los siglos precedentes. Mismo después que se fundara la República, el *homo cordialis* permaneció indiferente, hasta incompatible, con la ética liberal que separara ideológicamente las prácticas concernientes de la vida privada y los roles de ciudadanía pública.

Por esto, intrínsecamente al *homo cordialis* se desarrolla un tipo diferenciado de ciudadanía. El *ciudadano diferenciado*, que es el *superciudadano de facto*, está legitimado en la participación universal como miembro del Estado-nación, pero beneficiase de la distribución de prácticas, derechos y usos de las instituciones que conciernen la estructura burocrática republicana cuya formulación en circunstancias de aristocracia imperial ha servido brillantemente de "fachadas para inglés ver" (Holston, 2008).

La incompatibilidad del *homo cordialis* con el modelo igualitario sigue distribuida en los rincones del cotidiano brasileño. Tenemos un ejemplo prosaico al contrastar cómo se comportan los clientes y funcionarios de una cafetería local a los de un establecimiento

---

<sup>37</sup> El capítulo 4 de la obra 'Carnavais, malandros e heróis – para uma sociologia do dilema brasileiro' es de especial relevancia. Se intitula 'Sabe com quem está falando?' (¿Sabes con quien hablas?), una expresión que es el reflexo ritualizado y casi siempre dramático de una separación social que nos pone lejos de la figura del "malandro" y sus recursos de supervivencia social. Pues el "sabe com quem está falando" es la negación del "jeitinho" de la "cordialidade" y de la "malandragem", estos trazos que se usan para definir, como hizo Sérgio Buarque de Holanda, una manera de ser, o incluso como sugirió Antonio Candido, para marcar el nacimiento de una literatura brasileña. (DaMatta, 1997, p. 182)

global como Starbucks. Este, con sus salones, sofás, menú de ingredientes sistematizados para personalización de las bebidas y funcionarios que eficientemente distribuyen igual gentileza a todos los clientes, representa el no-lugar de congruencia eliasiana, es decir, donde se desempeñan formalidad con menos formalidad e informalidad con menos informalidad. Para cumplir con procesos de individuación, al cliente asiduo le corresponde solamente elegir las ofertas de ingredientes que compondrán su café, y como mucho usar una tarjeta de fidelización. Mientras tanto, en la cafetería local, el cliente asiduo no es el ciudadano anónimo que va tomar un café. Allí él es un *superciudadano*. No le hace falta cualquier listado de ingredientes para personalizar el café. Una camarera se acercará con un trato altamente informal pero profundamente jerarquizado y preguntará al cliente si desea *aquel* café (*que de costumbre apenas él lo toma*). Dependiendo de la posición que el cliente ocupe en los esquemas patrimonialistas, puede que ni siquiera pague por *su* café. Así y en contraste, no por los ingredientes o el precio del café, sino por el tratamiento de fondo emotivo entre las entidades humanas, fluyen los procesos de individuación que casi siempre resultan en algún tipo de privilegio.

Con efecto, entre expectativas y frustraciones que uno viva al poner sus pies en la *calle*, transformarse en anónimo dentro de un lugar apriorísticamente igualitario e intentar siempre trasladar los esquemas de comportamiento practicados en *casa*, el aparato normativo público brasileño sufre un tremendo descrédito ratificado recientemente por una encuesta cuyos resultados indican que más de un 80% de la población burla alguna ley<sup>38</sup>. Ese burlar leyes convertido en picaresca cotidiana tiene en Brasil un nombre también bastante *cordial* llamado *jeitinho*<sup>39</sup>.

El empleo del diminutivo posee en sí la lógica de cordialidad porque aproxima íntimamente algo originalmente enmarcado con distancia e internaliza las desigualdades; es la desobediencia de las normas igualitarias públicas tratadas con la anuencia de las travesuras domésticas, probando que el Estado, en todas sus distensiones burocráticas, no ha sido capaz de interrumpir la extensión de los lazos personales hacia la vida pública.

---

<sup>38</sup> Según el Índice de Percepción de Cumplimiento de la Ley (IPCLBrasil) de la Fundación Getulio Vargas << <http://direitogv.fgv.br/noticia/direito-gv-lanca-indicador-avalia-percepcao-brasileiro-sobre-cumprimento-leis> >> Acceso en 23/04/2013.

<sup>39</sup> *Jeitinho* es el diminutivo de *jeito*, que a su vez significa *modo* de hacer algo.

La reacción democrática de la tensión cordial *casa-calle* se expresa en la expectativa general de que las leyes intocablemente igualitarias no son obedecidas por la élite y hechas únicamente para que “el inglés las vea” y la gente común las acate. Induce exactamente a que la transgresión naturalizada se universalice y todos se sientan libres para crear tácticas cordiales de desobediencia o al menos circunstancialmente abonarse beneficios. La mayoría preferirá encontrar caminos de astucia (el *esperto*) en lugar de ser visto como el tonto (el *otário*).

Mientras la *res-publica* ofrece al homo *clausus* la esencia de su *ciudadanía individualizadora*, para el homo *cordialis* ella representa el peligro de aislamiento que tan solo le ofrece una *subciudadanía indiferenciada*. En una sociedad extremadamente diferenciadora, la topografía democrática urbana le sirve al homo *cordialis* de campo de batallas ontológicas para que intente ser en la *calle* el *superciudadano* que es en la *casa*.

Es más: cuando fallan las normativas de la *calle* y los lazos de la *casa* en el ordenamiento social brasileño, una compensación fervorosa ocurre por medio de una tercera dimensión esotérica marcada por la fe en una infalible justicia superior (DaMatta1985). El homo *cordialis* se abre a tres dimensiones de su experiencia social y entre ellas desarrolla un estilo ritualista único.

### 2.5.2. RITUALISMO CONCILIADOR

*... en Brasil la muerte mata, pero los muertos no mueren.* (DaMatta, 1985, p. 117)

Una vuelta rápida hacia el punto de vista sobre el punto de vista mismo. Hablar de dilemas o tensiones de modelos en coexistencia no conlleva adoptar únicamente perspectivas históricas y procedimientos dialécticos *per se* para que desaten milagrosamente una síntesis conclusiva del presente. Es más bien verificar como los actores manejan los elementos de su universo social e interactúan de modo a suscitar eventos ora dramáticos ora conciliatorios. El estilo brasileño se caracterizaría, repitiendo a DaMatta (1985), exactamente por el enlace que une Casa Grande “&” Senzala, el “&” que bautiza dos entidades a la vez e inventa su propio espacio, que como vimos, está marcado por la cordialidad.

La coexistencia de dos esferas casi antagónicas donde habitualmente los individuos inclinados a estructuras sociales verticalizadas necesitan negociar sus acciones en espacios horizontalmente normatizados, y por esto poco respetados, implica en Brasil la emergencia de una tercera esfera capaz de desplegar la tensión y readecuar discursos conciliatorios. En este caso, un *otro mundo* complementar de su gramática sociológica que, como ejercicio de transcendencia, concilia el estado de las cosas entre la *casa* y la *calle*. Esta esfera es primordialmente relacional, simbólica y maneja ritualmente los desplazamientos y las inversiones en la vida social.

En Brasil la transición de la casa hacia la calle es siempre ritualizada. Prepararse para “salir de casa” no es apenas una expresión corriente, pero un modo de tomar consciencia (o sea, ritualizar, dramatizar) esta transición de un lugar seguro donde impera la jerarquía, para otro lugar mucho más individualizado en donde uno es apenas sujeto anónimo. En esta transición se hace necesario preparar el cuerpo, poniéndole públicamente presentable. La ropa y la apariencia (que incluye el modo de andar, hablar y gesticular) ayudan a mantener una posición de miembro de una casa, mismo cuando uno se encuentra en plena calle. Además, ayudan a revelar que el interlocutor es “gente que se lava” [otra expresión aplicada a la distinción de clases], pues es indicativo de la pose de una casa como propiedad permanente, de estar siempre en un mismo local en donde puede ser encontrado y donde es reconocido por todos. Es inconcebible esta idea estadounidense de movilidad extrema, sin cualquier preocupación en tener una casa fija, viviéndose a veces en casa móviles. (DaMatta, 1997, p. 120)

Muchos de los rituales o simbolismos que articulan o suspenden temporalmente el conflicto entre las éticas aristocrática y democrática provienen del multiculturalismo y sus ramas esotéricas. Sería quimérico definir con exactitud dónde comienza y dónde termina la influencia de los animismos indígena y africano, del monarquismo ibérico, del judeocristianismo y del doctrinario político-jurídico anglo-sajón moderno sobre la experiencia social brasileña. Pero ella es sobre todo, concordando con Viveiros de Castro (2009), organizada alrededor del europeísmo y su cosmología de Cristo, Kant y Descartes, y luego, marginalmente dotada de otros tantos elementos multiculturales disponibles para que sean rescatados, apropiados, utilizados y convenientemente relativizados.

El carnaval como configuración ritual es sin duda el ejemplo más icónico y extendido de la cultura brasileña. Desempeña la reelaboración transcendental entre la *casa* y la *calle*

conciliados en otro *mundo*, donde objetos, roles, valores y expectativas transitan simbólicamente de un dominio al otro. (DaMatta, 1997). Por cierto, la *casa* no es un espacio homogéneo. Tampoco la *calle*. Precisamente porque ambas constituyen un espacio de prácticas sociales y de delimitación territorial, necesitan materializar campos y transiciones. La calle en que uno vive no significa lo mismo que la calle de la oficina donde uno trabaja, y la casa misma está dispuesta de acuerdo a funciones y jerarquías: salón, cocina, habitaciones, balcón, jardines y otros espacios imponen gradación entre esferas íntimas, colectivas y públicas, además de registrar pertenencias y autoridades<sup>40</sup>.

El carnaval, a través de la simbolización que permite el desplazamiento de elementos entre dominios distintos, es capaz de suspender todas estas estructuras que marcan los espacios como medios para un fin, reelaborando *casa* y *calle* bajo el dominio de la marcha carnalesca en un nuevo espacio del “entre” que es un fin en sí mismo (DaMatta, 1997).

Una definición antropológica que se acerca a las labores sociológicas de Georg Simmel a la hora de definir el problema de la vida en las ciudades como un tipo de embate constante de autonomía individual ante un contexto de fuerzas sociales, históricas, culturales y tecnológicas. Entre tanto, para el sociólogo alemán, en los análisis de interacciones sociales prevalecía el interés por las *formas* más que sobre los *contenidos*, con lo que, las motivaciones podrían quedarse ocultas. Por otro lado, la atención dedicada a las bases de socialización, permitieron a Simmel identificar estándares dinámicos de relaciones (*díades* y *tríades*) capaces de afectar la estructuralmente *superordinaciones* y *subordinaciones* (Simmel, 2003). Este *otro mundo* que desempeña papel importante entre la *casa* y la *calle*, es comparable al elemento *non-partisan* de la tríada simmeliana, en donde, para el interés de los dos elementos anteriores, el tercer elemento genera zonas de contacto entre para vincularles y producir concordancias.

El uso del automóvil y los riesgos que conlleva, participan activamente en las asimetrías de una sociedad que se mueve en la tríade existencial *casa*, *calle* y *otro mundo*. La expresión popular “*fé em Deus e pé na tábu*a” (“acelera el coche con fe en Dios”)

---

<sup>40</sup> Para detalles del cambio entre los espacios públicos y privados en Brasil desde una perspectiva basada en la *gestalt* y comparativa entre arquitectura colonial/pré-industria y arquitectura moderna, ver James Holston (1999b) *The Modernist City and the Death of the Streets*. Ya para una comparación entre las transiciones arquitectónicas implicadas en las esferas público y privado tanto en EE.UU. como en Europa, consultar el capítulo de Antoine Proust (1992) en *La Historia de la Vida Privada*.



rescatada por Roberto DaMatta (2011) hace la síntesis perfecta de estos vínculos en la automovilidad brasileña: un espacio por excelencia horizontal, igualitario, acelerado y anónimo en tensión con el principio jerarquizador de sujetos desacostumbrados a verse y portarse como iguales; habituados al *jeitinho* y convencidos tanto de la impunidad como de inmunidad.

En la sociedad relacional brasileña desacostumbrada a vínculos entre dos partes iguales, la espesura fenoménica de los infortunios termina demandando una articulación entre las normas igualitarias, las prácticas jerarquizantes y el *otro mundo*; una alteridad que implica siempre algún tipo de protección o indulto; predestinaciones que suelen dar sentido a los riesgos y a las fatalidades que ocurren con *nosotros* y con los *nuestros* (DaMatta, 2011). La muerte deja de ser fatalidad y al muerto se le da una habilidad de transitar entre todas las dimensiones de la experiencia social.

### 2.5.3. CIUDADANÍA, CORDIALIDAD ENCLAUSTRADA E INSURGENCIA HETEROTÓPICA

*“El estímulo a la industria automovilística era el alma del presidente Lula”*

Gilberto Carvalho, ex-Ministro de Lula. <sup>41</sup>

Desde la fundación del Estado Nuevo bajo la presidencia de Getulio Vargas en 1930, queda atrás la República Vieja caracterizada formalmente por gobiernos oligarcas regionales, comprometidos con la desigualdad histórica fomentadora de la conocida *ciudadanía diferenciada*. Getulio Vargas ha apostado por una nueva ciudadanía social emergente del proyecto de desarrollo industrial en contra de una elite rural que jamás permitió el acceso popular a la posesión de tierras mientras intercambiaba entre sí las riendas gubernistas.

Además, al contrario de las previsiones políticas más optimistas, las décadas siguientes han evidenciado la adaptación de la lógica oligárquica dentro de la estructura

---

<sup>41</sup> Macedo, Fausto. “Estímulo à Indústria Automobilística Era a Alma Do Presidente Lula, Diz Gilberto Carvalho.” O Estado de São Paulo. January 25, (2016). <http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/estimulo-a-industria-automobilistica-era-a-alma-do-presidente-lula-diz-gilberto-carvalho/>.

republicana y el fracaso en instaurarse una nueva ciudadanía igualitaria. El crecimiento acelerado de las ciudades pasó a materializar, en un estándar centrípeto de dispersión espacial, aquella misma *ciudadanía diferenciada*: barrios privilegiados se condensaron en el centro y las periferias desprovistas de equipamientos urbanos crecieron desordenadamente para absorber la mano de obra poco calificada originaria de otras regiones y zonas rurales lejanas (Holston, 2008).

Más recientemente, en los últimos treinta años la lógica neoliberal se ha instalado en la gestión del espacio urbano, es decir, producción de *surplus* controlado por entidades privadas o casi-privadas (intereses privados operando a través de instituciones públicas), haciendo que las ciudades se tornasen un medio para producción de más-valía y campo para absorción de sus productos, repercutiendo geográfica y socialmente desigualdades verificables en la correlación entre el crecimiento de la población urbana y el aumento de la concentración de fortunas (Harvey, 2012).

This is a world in which the neoliberal ethic of intense possessive individualism can become the template for human personality socialization. This impact is increasing individualistic isolation, anxiety, and neurosis in the midst of one of the greatest social achievements [the cities] ever constructed in human history for the realization of our heart's desire. (Harvey, 2012, p. 14)<sup>42</sup>

La industria automovilística ha protagonizado estas transformaciones en el contexto brasileño. Fábricas de Volkswagen, General Motors, Ford y Fiat se instalaron en el país y fueron también el palco de los movimientos sindicales obreros que consolidaron la plataforma para nuevos partidos políticos de izquierda. En las políticas públicas, el *lobby* se hizo presente con mucho éxito desde los años 50 para privilegiar el coche en detrimento de otros medios de transporte, de modo que el coche se fue tornando símbolo fiel tanto de la *ética aristocrática* como de *del espíritu capitalista*, demarcando privilegios, profundizando

---

<sup>42</sup> A modo de traducción, afirma Harvey que: *En el mundo actual, la ética de la posesión individualista se convierte en modelo de socialización para la personalidad humana. Como efecto, se tiene un creciente aislamiento individual, ansiedad y neurosis dentro de aquello que es uno de los grandes logros de la historia de la humanidad para la realización de todos nuestros deseos más profundos [las ciudades].*

marginalizaciones y produciendo riesgos cuyas consecuencias frecuentemente afectan más a quiénes se encuentran excluidos o marginalizados en el sistema de automovilidad.<sup>43</sup>

Actualmente la movilidad urbana constituye el principal problema de las grandes ciudades brasileñas y la siniestralidad vial se la reconoce como una calamidad en la sanidad pública. A partir del período conocido como redemocratización que ha marcado la elección directa de Collor de Mello como presidente en 1990.

Después de la estabilización económica promovida en los dos gobiernos socialdemócratas de Fernando Henrique Cardoso entre los años 90 y comienzo de los años 00, se ha implementado a lo largo de los cuatro mandatos sucesorios del *Partido dos Trabalhadores* (Luiz Inácio Lula da Silva y Dilma Rousseff) una política amplia de inclusión social y construcción de una nueva ciudadanía con inspiración getulista. Su estrategia política, coincidiendo con escenarios económicos bastante favorables hasta el primer mandato de Dilma, ha consistido en dar aporte material a familias pobres, generar empleos, incrementar el sueldo mínimo, estimular el crédito y ampliar el acceso a la enseñanza de modo que una nueva clase media se formara a partir de los movimientos ascendentes en la estructura social.

En términos políticos y tras los recientes escándalos que confluyeron en el juicio, primero del llamado “Mensalão” y después el “Petrolão” por la operación “Lava Jato”, muchas de estas medidas pueden ser entendidas como parte de un gran programa de poder dotado de los mismos vicios sistémicos de corrupción inherentes a la concepción republicana que en Brasil originó instituciones para seguir operando con la lógica de la *cordialidad* y de las diferencias. La estrategia estructural adoptada por el PT para acomodarse en la lógica profundizada en la tradición política brasileña se pudo observar claramente en la cantidad de ministerios que se activaron: 39 ministerios en el gobierno de Dilma Rousseff contra 21 ministerios del gobierno FHC.

Esta controvertida versión de Estado ha alimentado la narrativa crítica de las clases dominantes al comparar Brasil a las experiencias del socialismo real y separar discursivamente Estado y Mercado, involucrando al primero en todos los prejuicios morales

---

<sup>43</sup> Los estudios de Vasconcelos (1997, 2005; 2011; 1999) apuntan que cada año el aumento de muertes ocasionadas por la siniestralidad acompañan la tendencia de victimar a conductores y pasajeros, pero principalmente peatones, ciclistas y motociclistas.

de corrupción y al segundo en la ética del mérito y de la eficiencia. Este discurso hegemónico ha eclipsado la condición de lo privado como corruptor y de lo público como corrompido, ignorando la promiscuidad que desde los años 80 implican el mercado y sus instrumentos globales de especulación en las políticas del gobierno.

Las investigaciones anti-corrupción aún inacabadas que se llevan a cabo en la actualidad insinúan la actuación continuada de la industria automovilística en las decisiones de gobierno. La frase de Gilberto Carvalho, ex-ministro de Lula, que sirve de epígrafe en este capítulo, asume el protagonismo de las multinacionales fabricantes de coches con quién Lula mantenía relaciones desde los tiempos de líder sindical en los años 80.

A su vez, en términos sociales, el incremento de la renta y de disponibilidad al crédito ha respaldado el discurso de una nueva clase media que se legitima a sí misma apenas a través del consumo, sobre todo cuando accede al coche. Se trata de un fenómeno que dinamiza el mercado interno, forja sentidos ilusorios de vida, genera satisfacción electoral en las camadas inferiores y mantiene inalterados los órdenes de poder dentro de una sociedad clasista.

El uso del consumo como correa de transmisión para la soñada ciudadanía social va resultando en equívoco semejante a un médico que prescribe al paciente los efectos colaterales del medicamento como cura de la enfermedad. Este equívoco ha actuado ontológicamente en la estética de la existencia urbana brasileña, ha potenciado la especulación inmobiliaria, ha incrementado el endeudamiento de individuos precarios y ha cambiado dramáticamente la experiencia que uno realiza con su entorno.

De la industrialización iniciada en los años 40 y continuada en el período de dictadura militar simbolizado por el endeudamiento público, pasando por los años 80-90 que significaran redemocratización política, implementación de doctrinas económicas neoliberales y traslado de grandes ciudades hacia el tercer sector, y casi dos décadas subsecuentes para incremento del mercado interno, resultaron urbanísticamente en un estándar disperso de ciudad en contraste con la morfología concentrada de antaño. Para que se tenga una idea, un único siglo fue suficiente para hacer de São Paulo una ciudad con entonces 30.000 habitantes pasar hoy a una población de casi 20.000.000 en su extensión metropolitana. La desigualdad de sus habitantes, como en muchas ciudades poscoloniales del Sur, no se limita a una mala distribución de renta, sino que genera segregaciones espaciales y modalidades variadas de violencia.

Evidentemente este tipo de desarrollo socio-político-territorial no implicaría pérdida alguna de ciudadanía, si es mantenida su noción jurídica purificada en la modernidad. Pero del mismo modo que las luchas de clase son un resultado del capitalismo, también la ciudadanía se integra a este mismo proceso histórico. Marshall y Bottomore (1992) clasifican los antecedentes de la ciudadanía actual de acuerdo con los derechos y deberes individuales vinculados a un espacio de soberanía nacional y a un cuerpo institucional que regula y reconoce la pertenencia de los individuos. Se trata de la adaptación de una idea originada en el rol desempeñado por individuos pertenecientes ciudades griegas – etimológicamente, *cité* y *sein* – adaptada a las fronteras e identidades nacionales, pues que además de derechos y reglas, hace falta un estilo de vida homogéneo (Marshall & Bottomore, 1992).

Cuando los movimientos de purificación que han tenido lugar en la modernidad dejan de sostenerse – por utilizar una terminología latouriana –, la ciudadanía pasa a acompañar el proceso contemporáneo de globalización. Este proceso cuestiona la validez de las soberanías nacionales a partir de la transnacionalización de los mercados, genera campos simbólicos cosmopolitas intercambiables en los medios de comunicación y universaliza una serie de derechos tales como los derechos civiles, políticos, sociales, humanos, ambientales e incluso el derecho de consumo. Hasta el punto de que el giro haga posible volver a la etimología original del *cité* y *sein* desde otra dimensión, la del *estar* en la *ciudad* cuando se consagra una sociedad global predominantemente urbana, global e interconectada.

Allá de una constatación clásica de corte político-económico que supone la lucha de clases y la discrepancia material, la actualidad brasileña revela el funcionamiento de una *democracia disyuntiva* caracterizada por la universalización de la ciudadanía política en las elecciones participativas en contraste con la deslegitimación de la ciudadanía civil regida por un sistema jurídico y criminal desigual que por no haberse renovado con la redemocratización política, ha profundizado en la cultura de violencia y de criminalización. El reflejo observable a ojos de este proceso que involucra democracia, violencia y espacio es la formación de enclaves urbanos súper protegidos, tanto en edificios centrales como en urbanizaciones de lujo más recientes, además de la pérdida de espíritu lúdico en espacios públicos y la proliferación de shopping centers como espacio protegido de recreación (Caldeira, 2000).

Por consiguiente, salir a la *calle* exige la protección y la comodidad de la *casa*, además de la posibilidad de ostentar atributos que garanticen la distinción entre las clases que la

invisibilidad de la *casa* no permite por ella misma. El privilegiado no quiere ser confundido, bajo cualquier hipótesis, con un *luchador* o con los *marginados*. Para todos los efectos el coche cumple perfectamente con estos roles, funcionando como extensión del claustro doméstico tradicionalmente acompañado de la frivolidad televisiva seguida desde un cómodo sofá.

Aquí, la dimensión del riesgo reconforma el conjunto de prácticas jurídicas, políticas, económicas y culturales que constituye la ciudadanía, como la caracterizaría Turner (1993). La complejidad de la realidad-mundo escapa a la acción de los políticos, de los juristas y hasta mismo de los expertos que se presentan apenas como simples mediadores de procesos compartimentados que repercuten de manera poco predecible. Esta dimensión de riesgo que amenaza transformar estado de excepción en estado de normalidad en un mundo que se presenta como laboratorio, es la que deflagra la inconsistencia del estado-nación en una sociedad catastrofista incapaz de mantener separada la política de la naturaleza y donde hay que alimentar ciudadanía con derechos y protegerla de tragedias (Beck, 1998).

El coche incorpora en gran medida las representaciones simbólicas y los agenciamientos forjados bajo el desarrollo global del sistema de automovilidad que inadvertidamente se exportó desde países planificados y ricos del Norte hacia el Sur del planeta (Freund & Martin, 2000). Corresponde también a la idea de Beck de que no siempre la ciudadanía está protegida por los avances institucionales y científicos, sino que a menudo estos avances evidencian la fragilidad humana. O sea, la idea de que el coche proviene del humano en su derecho de transportarse, le incorpora a una categoría de ciudadano pero genera una serie de tragedias invisibles (Adam, 1998).

Entretanto, en Brasil los agenciamientos en la automovilidad se intensifican a la hora de reproducir la *casa* en la *calle*. Si el bautismo de la sociedad contemporánea pasa por el bautismo del petróleo, *nuestro* coche también es bautizado para tornarse uno de los *nuestros*, *nuestro* hogar desterritorializado en una ciudad donde fuera de él *nos* tornamos *subciudadanos*<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Con efecto, pegar en el coche dibujos de muñecos en alusión a la familia es un modo muy original, y en Brasil extremadamente común, de cumplir con este ritual de bautismo.

El éxito histórico de pequeños coches como el Volkswagen Gol, por décadas el coche más vendido del país, o de Fiat que lleva el liderazgo por marcas principalmente porque cuenta con dos modelos populares (Uno y Palio), ilustran el esfuerzo del brasileño por hacerse siempre con un coche nuevo, mismo que dedicándole considerable fracción de su renta. Luego, clases más privilegiadas necesitan obtener coches más grandes, caros y de preferencia importados para cumplir con las jerarquías sociales también en el tráfico. Ya decía el dramaturgo Nelson Rodríguez<sup>45</sup> que el brasileño posee un complejo de perro callejero por sentirse inferior frente al mundo. Se supone que para alejarse de este complejo un buen coche cuadre con la teoría bourdiana de distinción a través del gusto ostentado y orientado hacia la demarcación de un lugar privilegiado en la estructura social.

En lugar de la creación de estrategias efectivas para que tanto la clase media *privilegiada* como la clase *luchadora* se incorporasen al uso cotidiano de transporte público de masas, revigorándose así también el uso del espacio público, se optó por el consumismo individual como ecualizador de ciudadanía. Esta opción, resultado de la promiscuidad histórica entre mercado y gobierno aplicada en la matriz de la (auto) movilidad urbana, debe incluso haber destituido ciudadanías *de facto*, pero colateralmente ha herido la lógica del privilegio que alberga el coche. El parque de vehículos en constante aumento apenas ha terminado de colapsar una situación que ya era inmanejable desde hace dos décadas, principalmente en ciudades como Rio de Janeiro y São Paulo. Tanto que a Gegner (2011) le fue posible recientemente inferir que el individuo que aspire a un trabajo que le garantice ascensión social necesita por lo menos de tres cosas: vivir en una calle asfaltada, tener un móvil y poseer un coche. Esto significa incorporar en el sistema de automovilidad a toda una clase *luchadora* que luego se ve etiquetada por las clases dominantes como los culpados por generar el exceso causador de atascos interminables. Por fin, para aquellos que no se han incorporado al sistema, les queda cumplir con el papel de potencial criminales que ponen en peligro a cada conductor atascado.

De hecho, y no sin razón, el habitante de cualquier ciudad grande o mediana de Brasil, de cualquier clase social, ha incorporado un estilo de encierro en sus gestos y

---

<sup>45</sup> Esta referencia al complejo de perro callejero creada por Nelson Rodríguez le sirve de explicación para el popular *Maracanazo*, testimonio mundialmente cuando Uruguay ganó a Brasil en la final del mundial de fútbol en 1950. La base de este complejo se sitúa en la baja autoestima del brasileño, ya que como pueblo, es resultado de la mistura entre europeos prescindibles y mismo indeseados en Europa, nativos domesticados y esclavos africanos, ambos subestimados por los colonos.

comportamientos cotidianos. A pesar de la inequidad que se presenta también en la distribución de la violencia, incomparablemente más común en zonas pobres cuyos artífices son además de criminales también la propia policía, la recurrencia más evidente por protección se da por parte de aquellos que poseen los recursos para acceder a ella, como ha demostrado Caldeira (2000).

Mientras tanto, los *marginados* y algunos *luchadores*, además de faltarles recursos para protegerse, llevan internalizado algún conformismo con su condición existencial casi inmutable de vivir tan solo el presente a falta de mejores expectativas de futuro. Un estado afín con la estrategia de dominación fundada en las tradicionales desigualdades legitimadas, que, para sostenerse, ha adoptado y difundido la idea del brasileño como un pueblo pobre pero alegre, materialmente precario, pero lleno de vitalidad. Bajo la lógica de ciudadanía diferenciada, este mismo pueblo alejado de la *polis* formal pasa a organizar su insurgencia en el *oikos* de las periferias autoconstruidas, demandando allí sus derechos por saneamiento, seguridad y otros derechos, al paso que en estos lugares constituyen un nuevo orden de ciudadanía (Holston, 2008).

Contradictoriamente, es esta condición de inmanencia que les permite a los más pobres preservar la espontaneidad y la potencia de vida, mientras el miedo de aquellos que tienen un futuro por perder les hace vivir en parálisis. En ese aspecto se podría repetir la indagación de Žižek y preguntar quiénes están vivos de verdad. *¿Y si al concentrarnos en la simple supervivencia, cuando a esta se la llame de una buena vida, perdemos en vida la propia vida?* (Žižek, 2003, p. 112).

El coche inmerso en este contexto de inequidad y planificación tardía ha dejado de ser el objeto utópico modernista que revolucionaría las ciudades para transformarse, junto a su sistema de automovilidad, en heterotopías particulares que transmiten las sacralizaciones contemporáneas originadoras de espacios y prácticas dicotómicas (*polis-oikos*, casa-calle, privado-público, ocio-trabajo, familia-sociedad, hombre-máquina). Es un espacio real, separado de su medio, que expone dualidades, suspende conjuntos de relación o mismo contradice la posición que refleja, albergando crisis, desvíos, ilusiones, purificaciones y compensaciones (Foucault, 1994).

La insurgencia contra este aparato heterotópico de movilidades no dependería necesariamente de mediaciones institucionales. Emergen posibilidades para interposiciones anti-hegemónicas con el hecho de haberse incorporado al sistema de



automovilidad una masa popular antes excluida y producirse allí interferencias simbólicas y prácticas sobre la lógica del privilegio operada hacia el coche. Situación potenciada por una sociedad que además se va incorporando a una cultura digital y a la comunicación de masas.

Todo ello sirve tanto como panorámica del sistema de automovilidad incorporado a la sociedad brasileña, como de alerta para todos estos efectos perversos de sus inclusiones y marginalizaciones. Al menos de cara a evitar que aquello que Gilberto Freyre, como complemento al sujeto cordial, un día tildó de sadomasoquismo en la relación colonial entre europeos y esclavas o nativas, no derive en un tipo peculiar de sadomasoquismo tecnológico tal cual retratado en la conocida película del director David Cronenberg (1997), *Crash*. El capítulo siguiente profundizará en estas y otras cuestiones.

### 3. SINTAXIS SOCIOLÓGICA DEL COCHE EN BRASIL

---

En los capítulos anteriores fueron presentadas proposiciones teóricas que permitieron acceder al panorama de la automovilidad desde un abordaje tanto sistémico como asociativo que involucra actores humanos, artefactos técnicos, procesos históricos y gestiones biopolíticas. De este modo se ha ampliado la noción del coche más allá de una herramienta neutral de transporte y se le ha dado un rol central en la reconfiguración de la sociedad civil y algunos de los riesgos socialmente contruidos en la misma.

El concepto de motilidad ha sido evocado para argumentar que la movilidad posee un activo de capital que involucra una serie de *accesos*, *habilidades* y *apropiaciones*. Ella misma, la motilidad, al mismo tiempo que participa en la fisiología de los estilos de vida, es un elemento primordial a la hora de transformar individuos en ciudadanos, comprendida toda una serie de derechos y deberes que conforman las prácticas cotidianas.

En la sociedad brasileña, a diferencia de los países que han dado origen a la cultura del coche, la figura del conductor ha desempeñado además un rol de superciudadano, mientras el sistema de automovilidad ha potenciado en el territorio muchas de las desigualdades económicas y culturales. Entre tanto, la expansión del mercado de coches ha sido una de las políticas centrales de los últimos gobiernos para conformar los beneficios del *lobby* a la estrategia de “masificar” la ciudadanía, y el coche pasó a ser elemento activo en el incremento de la llamada clase C. Uno de los resultados inmediatos de esta política fue el aumento de la crisis de movilidad en las grandes ciudades, que antes ya estaban habituadas a un profundo proceso de segregación y pasaron a tener en la automovilidad un campo perdido de privilegio. Así, en términos de Certeau (2000), la *calle* que ya no cumplía como espacio de enunciación donde las tácticas se ponen en práctica, pasó a ver bajo colapso las estrategias que estructuran los flujos.

Las motivaciones personales que orientan los estilos de vida están invariablemente vinculadas a discursos preexistentes y dinámicos que circulan socialmente en función de una lógica de control que permea políticas de deseo y legitima una ciudadanía performativa. En una sociedad profundamente mediatizada, se reconocen estos enmarcados vinculados a una economía simbólica emotiva y visual.

A continuación algunos casos de análisis discursivo ejemplifican en qué lugares el coche se constituye como territorio de enlace entre transcurso ontológicos y prescripciones prácticas que sirven a una sociedad civil global, pero que también resultan en una dominación de referenciales generalizados y apropiaciones locales. En este caso, el coche como herramienta de transporte y moneda de ciudadanía en fricción con patrones jerárquicos de una gramática sociológica sin prevalencia clara entre las lógicas republicana y colonial.

### **3.1. MOTILIDAD ACELERADA**

La publicidad es un potente y hegemónico campo de técnica, arte, mercado y cultura, dedicado a generar mensajes, apropiar sentidos, (re)significar narrativas, hacer circular discursos, normalizar costumbres y acelerar el funcionamiento de las máquinas deseantes. En este sector, la industria automovilística se ha reservado importante protagonismo.

Se trata de un medio que simultáneamente proyecta y promete acceder al Palacio de Cristal, construyendo una idealización de necesidades, éxitos, actitudes y comodidad. Dichas idealizaciones enmarcan importantes posturas desempeñadas socialmente, transformadas en valores normatizados por las prácticas cotidianas: individualismo, competitividad, hedonismo, avaricia, soberbia. Además, al paso que enmarca un ideal, permite esconder las controversias y los efectos negativos que implica la realización de la política de deseos puesta en marcha.

“Ao volante do Chevrolet pela estrada de Sintra”, prosa escrita por Fernando Pessoa en 1928 y firmada por su heterónimo futurista, Álvaro de Campos, posiblemente sea el primer caso de *merchandising* automovilístico en literatura de lengua portuguesa (sin sugerir con esto que el contenido propio del texto haya sido influenciado o encomendado por la fábrica suiza de coches). El genio lusitano de la poesía, contemporáneo a los primeros cambios de una sociedad fundamentalmente literaria, describe la soledad en el camino de Lisboa a Sintra y pone en evidencia un perpetuo principio de insatisfacción mezclado a las percepciones fugaces de un conductor. Mientras se pierde en imaginaciones y conduce subconscientemente el Chevrolet por la carretera nocturna – que bien podría ser otra carretera, otro sueño u otra vida –, deja Lisboa sin haber llegado en Sintra, con la certeza de que pronto lamentará no haber pasado la noche en Lisboa, pero que, si allí hubiese quedado, el desconsuelo sería el de no estar en Sintra.

Al Chevrolet que le fue prestado congrega su identidad en la carretera: *el automóvil que hace poco parecía darme libertad es ahora algo en donde estoy cerrado, que apenas domino si me incluyo en él y él en mí*. Los paisajes pasan; pasan también personas que desde sus humildes casas imaginan un conductor feliz, y el conductor que no puede más que imaginarlas al menos igual de felices en sus vidas domésticas. Preguntase: *¿dejaré sueños tras de mí o les dejaré el automóvil?* Acelera... Toda una inquietud sin propósito que comienza con las expectativas de origen y destino (Lisboa-Sintra), pero que termina absorbida por la noción *deleuzeana* de *entre* (en la carretera con el coche). Concluye nostálgicamente que tanto más se acerca a Sintra, menos cerca de sí se encuentra.

La histeria de sensaciones ante lo moderno y la inmanencia del presente que enlaza pasado y futuro se da de modo insuperable en otro poema también firmado por Álvaro de Campos, la “Ode triunfal”, escrita en 1914 desde la atmósfera industrial de Londres. Poesía explosiva de *masoquismo a través de maquinismo* y de erotismo demencial hacia los artefactos técnicos: *vos amo carnívoramente [...] vos poseo como a una bella mujer que no se ama / una bella mujer interesantísima que casualmente se encuentra*, dice Pessoa. Máquinas a las que debe integrarse (*promiscua furia de ser parte-agente*), humanizar y politizar (*hay Platón y Virgilio dentro de las máquinas*). El exceso de caricias en el cuerpo es apenas una caricia en el alma, atravesada por Picadillies cuando uno *va triunfante en la vida como un automóvil último modelo*. Y de modo no menos triunfante, poder voluptuosamente *morir triturado por un motor*.

Julio Cortázar, cincuenta años después, narraría en el cuento fantástico “La autopista del Sur”, la controversia tecnológica encarnada en el embotellamiento causado por un presunto accidente en una carretera que lleva a París. Empieza así: *Al principio la muchacha del Dauphine había insistido en llevar la cuenta del tiempo, aunque al ingeniero del Peugeot 404 le daba ya lo mismo. Cualquiera podía mirar su reloj, pero era como si ese tiempo atado a la muñeca derecha o el bip de la radio midieran otra cosa, fuera el tiempo de los que no han hecho la estupidez de querer regresar a París por la autopista del sur un domingo de tarde y, apenas salidos de Fontainebleau, han tenido que ponerse al paso, detenerse, seis filas a cada lado...*

El embotellamiento tardaría meses hasta solventarse. Mientras tanto, se genera un microcosmos en donde personajes, cuya construcción de identidades se deriva de los tipos de coche que poseía cada uno, empiezan a relacionarse y dar forma a una convivencia cotidiana de superación. La velocidad de la narrativa transmite el tiempo estancado en la

pista y su contraste con el tiempo imparable de la organicidad y de la sociabilidad humanas. Al final, tan pronto se establece la normalidad de circulación en la carretera, todas las historias y vínculos generados en lo largo de los meses entre los personajes de la carretera, desvanece en la velocidad cinética de los automóviles que recobran su paso, justificando la cita de Arrigo Benedetti que antecede el cuento: *Gli automobilisti accaldati sembrano non avere storia...*

Asimismo, una crítica a este nivel no ha impedido que en el año 2000 el cuento fuera adaptado para una pieza publicitaria del Renault Mégane en Argentina<sup>46</sup>, cuya esencia fue transmitir la idea de que el coche anunciado, y consecuentemente su propietario, serían inmunes a la drástica situación ilustrada por el embotellamiento, además de incorporarse en el mismo para resolver de manera solidaria y audaz todos los problemas narrados por Cortázar y enfrentados por sus personajes en los meses de convivencia sobre el asfalto. El anuncio posiciona el auto como fuente de calidades, representación y distinción social en medio a los dramas de varios personajes del cuento para terminar indagando al espectador: *¿Qué querés que un auto diga de vos?*



Figura 14: Anuncio Renault Mégane "Autopista del Sur".

<sup>46</sup> El spot producido por la agencia Agulla & Baccetti para la Renault de Argentina está disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=1YB44GiQn2o>> acceso en 20 de Julio de 2013.

El mismo Cortázar, años más tarde, aparecería protagonizando otra publicidad aún más ingeniosa, principalmente en lo que se refiere a resignificaciones y apropiaciones de sentidos.

El *spot* publicitario hecho para el Seat León<sup>47</sup>, coche tradicionalmente orientado al mercado de jóvenes conductores, empieza invitando su espectador de modo muy incisivo a una reflexión: *¡piensa en esto!* El texto y la voz del narrador en *off* (original de Julio Cortázar recitando su “Preámbulo a las instrucciones para dar cuerda al reloj”) representan un mensaje divino, o del Gran Otro lacaniano, que llama a la vida un chico tranquilamente adormecido, inmerso en una bañera llena de agua. Una perfecta representación del vientre materno.

El chico allí inmerso es un tipo idealizado, varón de veinte y tantos años, caucasiano, que se despierta al escuchar el soplo de la vida; deja su bañera y se prepara para ir al coche, que será objeto y ambiente sacralizado de la génesis identitaria y del proceso de “hacer vivir” que se desarrolla en lo largo de la pieza publicitaria.

Abajo (*Figura 15*) se pueden seguir diez escenas y los respectivos textos que les acompañan para un análisis más detallado de los roles vinculados al coche anunciado.

La *escena 1* transmite la dimensión del misterio omnipresente que determina el orden de las cosas en la existencia humana y su raíz de incorporar lo antinatural en lo natural: el desarrollo cultural y técnico marcado por el nacimiento precoz siempre necesitado de una climatización segura, una protección casi materna que transita de la bañera, como representación de vientre materno, hacia el coche como *palacio de cristal* que se va poniendo de relieve en las escenas posteriores.

La noción de status y la predestinación de “ser elegido” a partir de un objeto, se manifiesta en la *escena 2* a través del reloj que *es algo tuyo, pero no tu cuerpo*. En seguida la referencia de tiempo es absorbida por el coche, conciliando inmanencia y contingencia. El exterior se muestra reprochable, frío y sucio como estrategia de reforzar el interior como espacio privado, íntimo, ordenado y aséptico, suministrador de confort y seguridad.

---

<sup>47</sup> La narrativa del *spot*, disponible en <<http://youtube.com/watch?v=GU8Xrc4506o>>, está inspirada en el texto “Preámbulo a las instrucciones para dar cuerda al reloj” escrito por Julio Cortázar. La voz que narra el anuncio es también del propio poeta.



<p>1</p>  <p>00:01</p>	<p>2</p>  <p>00:06</p>	<p>1-Piensa en esto:</p> <p>2-Cuando te regalan un reloj, te regalan algo que es tuyo pero no es tu cuerpo.</p>
<p>3</p>  <p>00:15</p>	<p>4</p>  <p>00:18</p>	<p>3-Que hay que atar a tu cuerpo con su correa como un bracito desesperado colgándose de tu muñeca.</p>
<p>5</p>  <p>00:24</p>	<p>6</p>  <p>00:27</p>	<p>4-Regalan la necesidad de darle cuerda todos los días.</p> <p>5-Te regalan el miedo de perderlo, de que te lo roben.</p>
<p>7</p>  <p>00:31</p>	<p>8</p>  <p>00:36</p>	<p>6-De que se caiga al suelo y se rompa.</p> <p>7-Te regalan la tendencia a comparar un reloj con los demás relojes.</p>
<p>9</p>  <p>00:44</p>	<p>10</p>  <p>00:45</p>	<p>8-Tú eres el regalado!</p> <p>9-"León"</p> <p>"¿Quién posee a quién?"</p> <p>10-"Auto emoción."</p>

Figura 15: Anuncio Seat ¿Quién posee a quién?, Seat León.

Las *escenas 4 y 5* acuerdan la necesidad de cuidar al coche tan bien como uno se cuida a sí mismo, lo que se convierte en fuente de afectividad y manutención del estado ideal de cosas.

En seguida la *escena 6* muestra el momento del conductor descubrir su potencia, una marca de masculinidad que se realiza cuando acelera el coche y adelanta otro vehículo que se impone como obstáculo en el camino.

La reafirmación del “yo” gana connotaciones más humanas en la *escena 7*. Se trata de un típico ambiente de fiesta en algún bar que no incita cualquier sociabilización directa por parte del protagonista, quizás porque incluso allí, los otros no dejan de ser los obstáculos a los que el protagonista del *spot* debe superar, pero con sonrisa, compromiso de alegría y elevada autoestima.

Terminados los relatos de referencia directa al conductor del SEAT, se escucha en tono paternal sobre la *tendencia de comparar un reloj a los demás relojes*, legitimándose así la lógica de competición que impregna todas las agencias anteriores y posiciona el protagonista en un nivel mucho más elevado que los otros contrincantes derrotados. Distinciones ostentadas por lo que, desde arriba, en la *escena 8*, se ve y se escucha (*¡Tú eres el regalado!*) y por lo que se tiene adelante en la *escena 9*, camino libre y recto sobre el cual se inscribe la gran lección de todas las instrucciones enseñadas: *León, ¿quién posee quién?*

Este material publicitario de Seat ilustra ciertos funcionamientos del biopoder y los estímulos estratégicos de “hacer vivir” a cualquiera que se comprometa con las prescripciones difundidas en un enmarcado muy preparado. Se puede seguir este argumento echándose una mirada hacia el texto original de Julio Cortázar de 1962:

Piensa en esto: cuando te regalan un reloj te regalan un pequeño infierno florido, una cadena de rosas, un calabozo de aire. No te dan solamente el reloj, que los cumplas muy felices y esperamos que te dure porque es de buena marca, suizo con áncora de rubíes; no te regalan solamente ese menudo picapedrero que te atarás a la muñeca y pasearás contigo. Te regalan – no lo saben, lo terrible es que no lo saben –, te regalan un nuevo pedazo frágil y precario de ti mismo, algo que es tuyo, pero no es tu cuerpo, que hay que atar a tu cuerpo con su correa como un bracito desesperado colgándose de tu muñeca. Te regalan la necesidad de darle cuerda todos los días, la obligación de darle cuerda para que siga siendo un reloj; te



regalan la obsesión de atender a la hora exacta en las vitrinas de las joyerías, en el anuncio por la radio, en el servicio telefónico. Te regalan el miedo de perderlo, de que te lo roben, de que se te caiga al suelo y se rompa. Te regalan su marca, y la seguridad de que es una marca mejor que las otras, te regalan la tendencia de comparar tu reloj con los demás relojes. No te regalan un reloj, tú eres el regalado, a ti te ofrecen para el cumpleaños del reloj. (Preámbulo a las instrucciones para dar cuerda al reloj, J. Cortázar, 1962)

La inversión de perspectiva es, sin duda, tan sugerente como lo es el texto original de Cortázar. Reconoce y acepta positivamente la sumisión al objeto en el sentido de proporcionar la oportunidad de ser. Es el coche y su semiología que animan el sujeto humano en su jornada terrena. En última instancia, es la metáfora de la metáfora misma del Palacio de Cristal en que uno es el regalado bajo las condiciones de adentrar, habitar y no más que sobrevivir consumiendo. Imposible leer la asertiva *no lo saben , lo terrible es que no lo saben* sin recordarse de Marx cuando afirma: “sie wissen es nicht aber sie machen das” (no lo saben, pero lo hacen). Mientras Júlio Cortázar en su texto original concluye *a ti te ofrecen para el cumpleaños del reloj*, Seat no es audaz a punto de explicitar el último mensaje, que bien podría ser *a ti te ofrecen para saciar el León*.

El intento de trascender los límites biológicos y emocionales del cuerpo humano coincide con el auge del fordismo en la sociedad industrial avanzada de mediados del siglo veinte, cuando nuevas técnicas y campos de saberes empezaron seriamente a plantear la fusión y recortar distancias entre la tecnología y el cuerpo, borrando así la presencia misma de lo tecnológico como elemento extraño. En definitiva, la tecnología se ha naturalizado, tal como el aire o la luz, en lugar apenas de reducir el humano a una identificación con el estado tecnológico implícito de la ergonomía taylorista.

La “Ode Triunfal” de Fernando Pessoa ilustra perfectamente la euforia de una recién sedimentada civilización industrial y el reconocimiento implícito de una crisis en gestación. En aquel entonces, comienzos del siglo XX, el surgimiento de una tecnología de organización científica de trabajo tal como el taylorismo, llevó a su máxima expresión el acoplamiento del cuerpo humano a las tecnologías de producción industrial. Por otra parte, la superación de la idea de cuerpo como máquina potencializada por otros artefactos técnicos añadido de la apropiación de los límites biológicos y emocionales humanos, apenas se realizarían en la dimensión masificada del consumo en las décadas siguientes.

El anuncio de Seat se aproxima al futurismo peligroso de Pessoa al plantear que el coche se ha convertido en una extensión del cuerpo (*quando te regalan un reloj te regalan algo que es tuyo, pero que no es tu cuerpo / que hay que atar a tu cuerpo*, escribe Cortázar), disciplinado para adecuarse totalmente a la máquina, entrenando ojos, oídos, manos y pies (*maleável aos meus movimentos subconscientes do volante, galga sob mim comigo o automóvel que me emprestaram / sorrio do símbolo, ao pensar nele, e ao virar à direita / em quantas coisas que me emprestaram guio como minhas! [...] que só domino se me incluir nele, se ele me incluir a mim*, escribe Pessoa).

El coche funciona como extensión de los sentidos hasta configurarse en piel metálica y de dentro a fuera se hibridiza con el humano hasta que se convierten en un verdadero cibernético mundano. La hibridación en este caso es un efecto de la íntima relación que se da con el coche, y se hace patente cuando con él se establece una relación similar a la que se tiene con el propio cuerpo. La publicidad ha explotado hasta la saciedad esta idea y la ha plasmado en sus anuncios a través de diferentes recursos visuales y retóricos.

El anuncio de BMW X3 utiliza la misma idea de hibridación, pero llevándola a nuevos horizontes. En 1971, el actor y maestro de Kung-Fu Bruce Lee ofreció la única entrevista grabada en inglés a un programa canadiense, en la que explica su filosofía con una metáfora sobre la adaptabilidad al medio del agua<sup>48</sup>. El mito de las artes marciales y de la gran pantalla termina la entrevista recitando frases de una prominente serie televisiva de aquel entonces en Estados Unidos: *Be water, my friend*. Recientemente ese material se convirtió en *spot* publicitario para el modelo SUV de BMW. Uno de los creativos de la pieza publicitaria, quien llevaba tiempo escribiendo guiones sobre la adaptabilidad del coche al terreno, se acordó de Bruce Lee, la botella y el agua, originándose ahí su reclamo publicitario: *No te adaptes a la carretera, sé la carretera*.

El anuncio, al tiempo que demanda la adaptabilidad del modelo anunciado, interpela a la relación que cada cual tiene con su coche, al plantear *¿por qué conformarse con estar dentro del coche, si podemos mimetizarnos con el entorno hasta llegar a ser y fluir con la carretera?*

---

<sup>48</sup> Gosálvez, P.: "El anuncio que resucitó a Bruce Lee", El País, 27 de noviembre de 2006

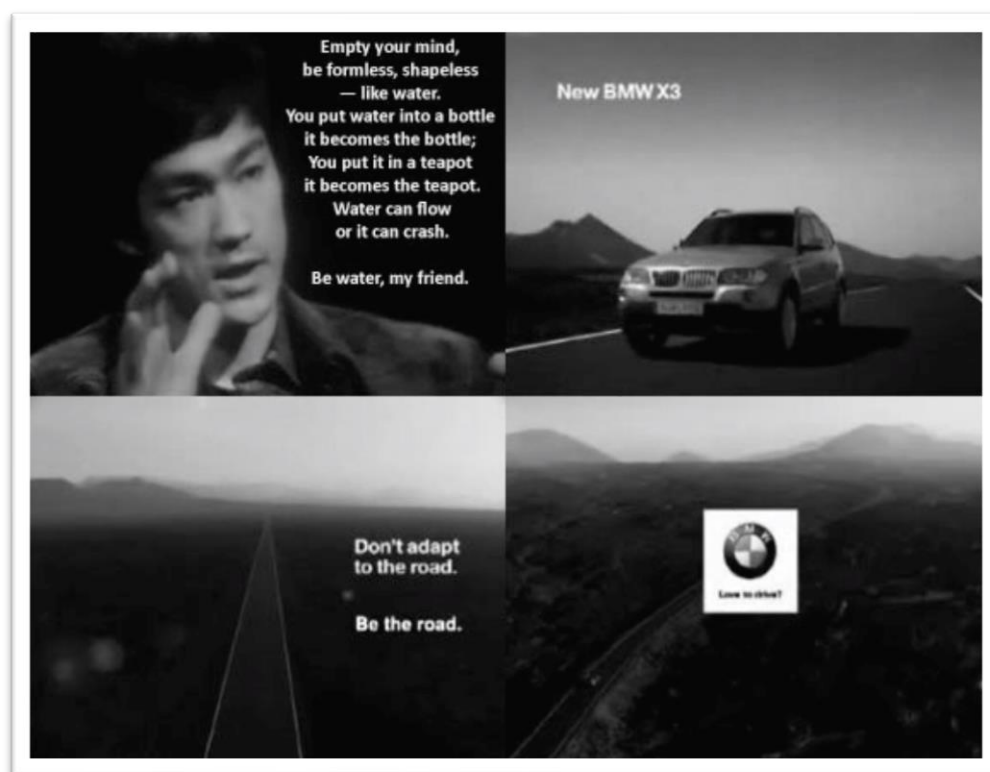


Figura 16: Be Water My Friend. Anuncio del BMW X3<sup>49</sup>

Este reclamo publicitario que, para sorpresa de sus creadores, resultó ser un gran éxito mediático, pasa de la idea del coche, contenedor de un cuerpo sólido (no aludida explícitamente en el texto del anuncio, pero se sobreentiende en el contexto de lo anunciado) a recipientes de materia líquida (la botella, la tetera) para, una vez elaborada y dada por sabida la fusión total entre humano-coche (objeto de reclamo fruto de una larga saga de anuncios en el mundo del automóvil), distinguirse de lo mismo, dar un paso más allá en la carrera de la fusión, la distinción, la máxima adaptabilidad, gracias a un desplazamiento metonímico (botella-agua) que confluye en una nueva unidad emergente: “humano-coche-carretera”.

Retomando la visión del equilibrio oriental que consiste en fluir/fusionarse (sin olvidarse de que el orientalismo es asimilado como base de corrientes posmodernas para las prácticas del cuidado de sí), el texto del anuncio recuerda a su vez que el agua, al igual

---

<sup>49</sup> Según la pieza publicitaria: Vacía tu mente, se amorfo, sin forma - como el agua. Pones agua en una botella, ella se convierte en la botella. La pones en una tetera, y ella será la tetera. El agua puede fluir o puede chocar. Se agua, mi amigo! No te adaptes a la carretera. Se la carreterra!

que los humanos dedicados a artes marciales, también golpea, choca; puede llegar a controlar, vencer o incluso, atendiendo a la polisemia del término *crash*, a la inmersión y transfiguración más extrema posible entre el coche, su usuario y la carretera: la muerte.

Las campañas publicitarias automovilísticas acompañan los sentidos que pueden ser puestos a circular en la sociedad y actualizan incesantemente los discursos hegemónicos de escena. El cibernético de la ciencia-ficción, por ejemplo, que es mucho más que una máquina humanizada, Fausto híbrido tecnológico, de inocencia inherente a su naturaleza y comportamiento de súper-hombre, sería quizás el único agente capaz de sobrevivir en el mundo inhóspito, peligroso y angustiante según retrata el anuncio del Citroën C4. Escenario que visualmente no tiene ninguna similitud con las grandes ciudades en donde viven los potenciales consumidores, pero que las representa metonímicamente con la soledad y la necesidad de poderes sobrehumanos para cobrar vida y funcionar (*Figura 17*).



*Figura 17: Anuncio Transformer Citroën C4*

No obstante, la perspectiva de la ciencia-ficción que dotaría los humanos con la potencia de las máquinas, es aún más potente la noción que sugiere el cibernético en los campos semiológico y político que animan los cuerpos, las acciones y los deseos. En lugar de concebir el limitado organismo humano vigorizado por lo tecnológico, son las subjetividades

colectivas que alimentan una máquina de representaciones y mueven la gestión biopolítica, tal como Fernando Pessoa notifica: *há Platão e Virgílio dentro das máquinas e das luzes eléctricas*.

El anuncio de Ford Canadá (Imagen 18) insinúa por lo mismo a través de un colectivo humano que con sus propios cuerpos, tras una serie de movimientos propiamente orquestados, conjuntados, se acoplan para dar forma al coche anunciado. En el caso de este anuncio, *Powered by You*, el coche emerge como producto de la fluidez y el acoplamiento del grupo de danza *Pilobolus*, dirigido por Jorn Threlfall. Este proceso de ensayo-ajuste entre los cuerpos, de continua aparición y sustitución de las piezas mecánicas y motrices por los cuerpos humanos, hasta llegar a la escena final, con la aparición del modelo anunciado, va acompañado del reclamo publicitario *Because a car is just a car, until it's powered by you* (*Porque un coche es sólo un coche hasta que sea impulsado/moldeado por ti*).

Atendiendo al texto de la voz en *off*, este reclamo de hacer tuyo el coche, va más allá de conseguir una identificación concreta, física, porque *your world is in constant motion and everyday it can be anything* (*tu mundo está en constante movimiento y puede cambiar en cualquier momento*).

En un panorama de continuo cambio y transformación, independientemente del coche, su gama, sus infinitas prestaciones - *Today, you can drive a low-impact highly recyclable car* (*Hoy puedes conducir un coche reciclable de bajo impacto*) - e incluso de los niveles máximos de personalización de los mismos (*Today, you can talk to your car, and it will respond to your voice* - *Hoy, puedes hablarle a tu coche y te responderá a tu voz*). Todo esto viene a decir que lo que realmente marca la diferencia son las personas que lo conducen, su proceso de autoconstrucción (de automovilidad), independientemente de las características del vehículo.

Si la integración de la tecnología y el cuerpo humano ha sido una de las quimeras de los órdenes industriales, el reto que presenta ahora el marketing automovilístico, una de las principales fábricas de subjetividad, consiste en inspirar los consumidores, en “moverles a” (*powering*), una vez que la fusión con las máquinas se ha cumplido, que se han hecho partes del humano. La estrategia apreciada es la difusión de una potente política que cuenta con la producción inmaterial (creativa, intelectual, afectiva y emotiva) más allá del artefacto material, creando las condiciones perfectas para que el control de los cuerpos pueda ser ejercido desde dentro y lograr así instalarse en lo somático, lo afectivo y lo social.

La comunicación genera así los contenidos de inmersión que preexisten a cualquier posibilidad de elección autónoma e imparcial. Los caminos de ida y vuelta se expresan por la identificación de las personas con las máquinas y luego la necesidad de dotarlas de un alma humana para legitimar su naturalización. En este cruce se encuentra uno de los grandes retos en la propagación de los coches inteligentes y autónomos. Si la condición humana en los estilos de vida urbana supera el bipedismo hacia una biomecánica y una biopolítica de cuatro ruedas, el coche en su potente significación social ha manejado el elemento humano como condición de autonomía, aunque apenas retórica. Se establece en este proceso de configuración mutua con el coche una relación visceral, que obliga a cuestionar sobre su dimensión humana, tal como ilustran las imágenes del anuncio de Ford.



Figura 18: Anuncio Ford, Powered by You

*Según el anuncio, tu mundo está en constante movimiento. Y a cada día todo puede ocurrir. Hoy, es algo como nada antes... Hoy, puedes conducir un coche altamente reciclable de bajo impacto ambiental. Hoy, puedes hablar con tu coche y él contesta a tu voz. Hoy, proyectamos los coches que desearás mañana. A cualquier sitio que vayas, cualquier cosa que hagas, tu eres la inspiración. Porque un coche es solo un coche, hasta que sea movido por ti.*

Nótese como el coche, en el contexto de la automovilidad y de la fusión con el cuerpo, deja de ser únicamente un objeto útil y necesario para los desplazamientos para constituirse en objeto investido de deseo y que mueve las dinámicas de modelación de subjetividades forjadas por el mercado. Los procesos de subjetivación formadores de identidades individuales y colectivas hicieron de los coches a priori un objeto de deseo y necesidad, y a posteriori un instrumento de acción de la misma política de subjetivación que lo ha producido.

En términos epistemológicos, las unidades nucleares, estables, objetivas y aisladas se ven cada vez más contestadas en la mayoría de los segmentos científicos, desde la física cuántica hasta la biología pos-genética. También en las ciencias humanas y sociales hay espacios para miradas que no incorporan en sus premisas la dicotomía sujeto-objeto. La figura del cibernético es un resonante testimonio de dicha afirmación. Más allá del híbrido orgánico-tecnológico, y más real que las criaturas de ciencia-ficción, el coche como cibernético mundano es semiológico y parte de una realidad social, agente de las síntesis conectivas en un mundo de inmanencia, sin grandes narrativas y desistido de teorías totalizadoras.

Los ejemplos recién analizados anuncian esta entidad política y transgresora, frecuentemente apropiada en su semiología, que opera en la esperanza de superar con ironía un mundo segregado. Está en constante de/re/construcción a través de inscripciones técnicas en el cuerpo, desde el adiestramiento cognitivo-motor hasta la integración con redes digitales (big data, TICs) y en un futuro próximo incluso genéticas, experimentando siempre las fronteras y confundiéndose entre la individualidad y la alteridad. Conceptualmente contribuye a la apreciación de los roles del coche en su mimetismo con el ser humano, vislumbrando una condición que no es única ni encerrada, pero sí resultante de una ontología dinámica, multidimensional y conectiva de los aspectos semiológicos, políticos, orgánicos, afectivos y tecnológicos que lo constituyen.

La producción de subjetividades mimetizadas entre el ser humano y el coche se hace posible gracias a las estrategias de deseo que despojan al humano de su sentido de vida de la misma forma que extirpan del coche su función principal de medio autónomo de transporte optimizado y pasan a ofrecer expectativas de aumento de motilidad que a postre se transforman en dependencia. El coche es una herramienta biopolítica y actante en las agencias que desplazan las identidades humanas y elaboran los estilos de vida. A su vez, el sujeto híbrido es agenciado dentro de las múltiples esferas que componen la automovilidad, desde la industria automovilística *per se* hasta gobiernos, empresas petrolíferas, bancos, medios de comunicación, agencias de publicidad, sector inmobiliario y constructoras, todos que se acomodan a un sistema y de él sacan provecho.

La versatilidad simbólica del coche asombra porque hasta hoy fue capaz de absorber sus incoherencias y casi anular la atención hacia hechos de extrema importancia que implican el mal funcionamiento de la movilidad urbana, sobre todo la contaminación, el desperdicio de tiempo y la siniestralidad vial, pero también la sustentación de un tipo de hegemonía que perjudica mayorías. Las representaciones construidas desde una historia industrial y puestas en marcha vía la industria cultural de la publicitaria, constituyen algo más que un hecho técnico, son también un hecho social e inspiran el funcionamiento permanente de procesos de subjetivación en las prácticas de movilidades, cuyo principal motor es el propio coche, que a su vez reduce sustancialmente el despliegue de otras alternativas de transporte.

Estas representaciones conducen a la lógica de movilidad como capital tanto a poseer como a consumir; práctica y potencialidad reflexivas y sintomáticas, en donde participan las entidades sociales, sus artefactos técnicos y sus sentidos simbólicos. Están adecuadas a los principios individualistas, incentivando que cada uno se apropie de determinada manera de todas las posibilidades de acceso y acumulo de movimiento en todas sus dimensiones, de lo geográfico a lo social pasando también por lo algorítmico digital en las más recientes formulaciones biopolíticas. En este sentido, la noción de coches como *medios de transporte* estaría definitivamente mejor formulada como *finés de transporte*, objetivándose los procesos de jerarquización e integración sociales a partir de la motilidad.

Sin embargo, ni en una estructura tan instituida, creativa, superficialmente innovadora y esencialmente conservadora como el sector del marketing industrial y empresarial – portavoces oficiales del imperio de lo efímero, para usar un término de Gilles Lipovetsky (1996) – , es capaz de garantizar la absorción completa de sus contenidos o



predecir al cierto todas las reapropiaciones que ocurrirán en el campo social. Principalmente en un área que involucra entidades y artefactos globales en contacto con actores y realidades locales.

En 2013, a partir de un *spot* de Fiat, Brasil ha visto un caso cabal de reapropiación colectiva que ha disparado la emergencia de renovadas acciones comunicativas comprometidas con la democracia y con el incremento de espíritu crítico, valores distintos del contenido difundido por la pieza publicitaria (*Figura 19*). El *movimiento* de información sobre un objeto que *mueve* la gente y promete representar también un *movimiento* en la estructura social, finalmente se ha transformado en *movimiento* de protesta.

Brasil se preparaba para realizar la Copa de las Confederaciones, competición de fútbol que antecedió en un año la celebración del Mundial de 2014. Es de conocimiento común que el fútbol es el deporte más popular del planeta y que en Brasil cumple una componente cultural como en ningún otro sitio. Perder la final de 50 en el Maracanã contra Uruguay ha evidenciado profundas secuelas en la identidad colectiva del pueblo, exponiendo aquello que Nelson Rodríguez llamó de *complejo de perro callejero*, o sea, baja auto-estima por los orígenes del pueblo constituido mayoritariamente por inmigrantes europeos prescindibles en sus países, indígenas nativos domesticados y descendientes de esclavos africanos, todos en alguna medida involucrados en un mestizaje que ignoraba cualquier obstáculo de tradiciones.

El adjetivo *callejero* no debe pasar inadvertido. Positivamente, la *calle* ha sido fundamental como experiencia del espacio público que incide en la ontología de la identidad brasileña y en sus procesos de sociabilización. *Mi calle, mi barrio, mi comunidad*, hablas permanentes de brasileños, son las reinscripciones de *mi casa* en dimensiones más amplias para generar relaciones y porosidades entre lo público y lo privado, lo igualitario y lo jerarquizado.

El *dasein* del *homo cordialis*, tal y como hemos visto en el capítulo anterior, se va sustituyendo a lo largo de la industrialización por un espacio urbano profundamente segregado, ilusoriamente protegido por muros y sistemas de seguridad que configuran un *dasein* enclaustrado. Las circunscripciones de los espacios de privilegio se volvieron más evidentes a la vez que más superficiales, individuales o mismo deprimentes.

En este anuncio de Fiat intitulado “Vem pra Rua”<sup>50</sup> (Ven a la calle), se puede averiguar ya en la *escena 01* que la calle de un centro metropolitano está retratada por lo vacío y el orden. Aunque la situación real sería probablemente de atascos interminables, caos y privaciones causados justamente por los coches, la sensación de soledad íntima se transmite de forma arrebatadora.

Las escenas siguientes construyen una narrativa de ruptura con el escenario indeseado, empezando por la referencia al fútbol y uno de sus ídolos recientes, el jugador Ronaldo (directamente implicado en la organización del Mundial en aquel entonces) y que aparece en un *outdoor* invitando a los hinchas de la *canarinha*. En seguida se ejecuta una rápida transición de la calle hacia un salón doméstico, que bien podría pertenecer a una familia *luchadora* en comunidades más humildes, endosando el panóptico televisivo del contexto brasileño. Fuera, los niños desempeñan en las estrechas calles que conducen la vitalidad de lo social, momento exacto que entra la música “vem para rua” de *O Rappa*, famoso grupo de rap que pocos años antes, con su sonoridad de contestación, había participado en la construcción de la estética marginal de la premiada película “Tropa de Elite”. La canción dicta el ritmo de las escenas siguientes, convocando la población a salir en la calle. El coche aparece como elemento de interacción en un ambiente carnavalesco y de alegría, donde niños de diferentes procedencias sociales – contrastadas en las *escenas 06 y 07* – son los primeros en ocupar la calle con su espíritu lúdico, dando paso posterior a los jóvenes y adultos, cultivadores de hedonismos y estilos *cool*.

Este reencuentro del pueblo con la calle es bendecido por un clima de fiesta y euforia, explícito en la letra de la canción: *ven para la calle que la fiesta es tuya [...] ven porque la calle es la grada más grande de Brasil*. En la mitad del vídeo, el ritmo de la música cambia para hacer comillas nostálgicas a una casi mística canción infantil llamada “se essa rua fosse minha” (*si esta calle me perteneciera*), normalmente cantada por niños en una época en que la calle sí les pertenecía (apenas les faltaban a los niños los súper-poderes de mandar enladrillarla con brillantes y sorprender al amor platónico que por ella pasaba). En el *spot* de Fiat se la parafrasea: *si esta calle me perteneciera, yo la mandarí enladrillar en verde y amarillo para ver el Brasil pasar*.

---

<sup>50</sup> Este video publicitario de Fiat creado por la empresa Leo Burnett TM se puede ver en <https://www.youtube.com/watch?v=RCR68eAYrvk> , acceso en 15/07/2014.

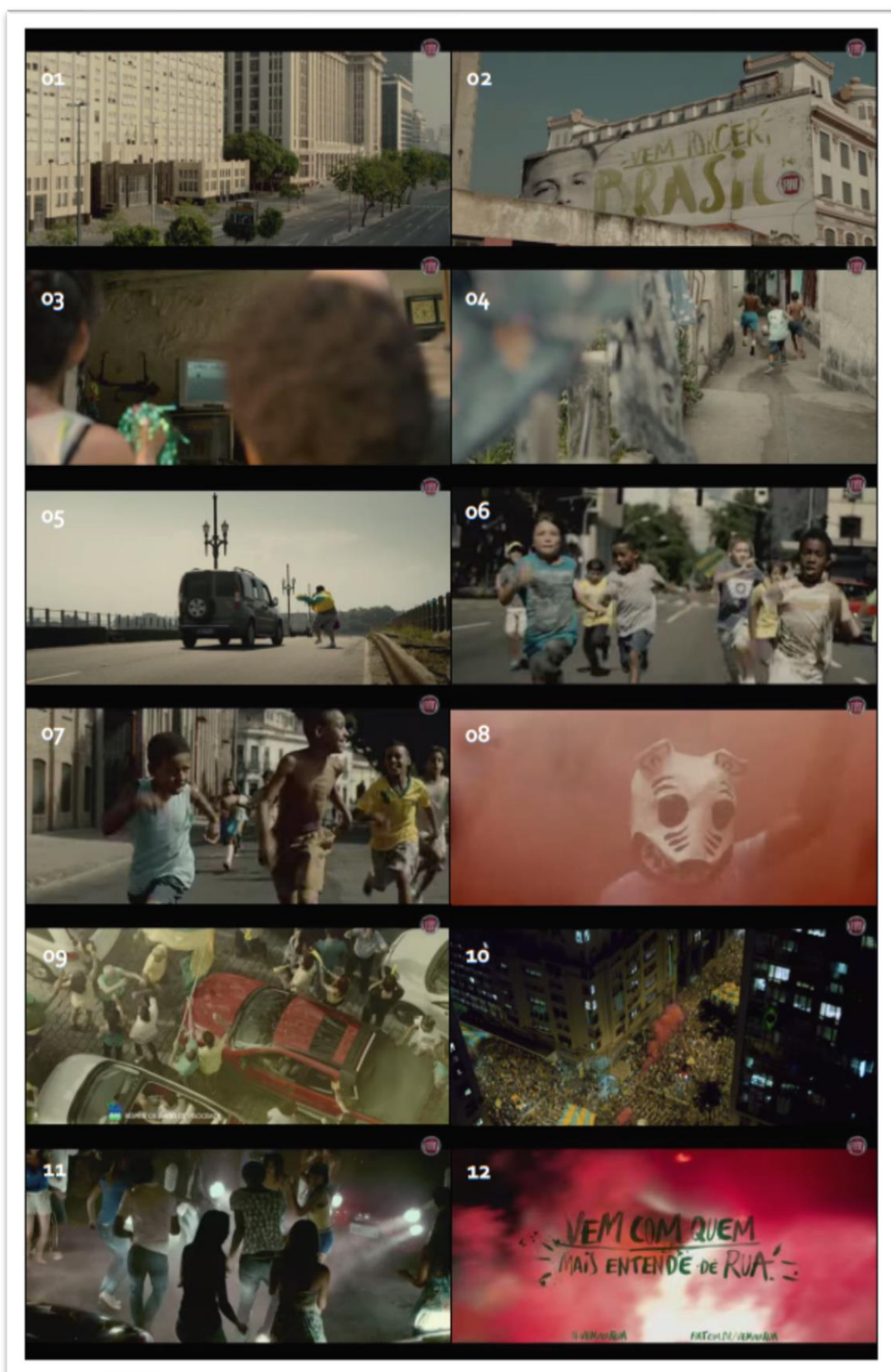


Figura 19: Anuncio Fiat, Vem pra Rua

Muy brasileño es el hecho de que, tanto el original cuanto la adaptación, afirman que la calle se le iría *mandar* enladrillar, en lugar de uno mismo asumir el compromiso de enladrillarla. Los que pueden, aprenden desde muy temprano a mucho querer, mucho mandar y poco hacer. Tanto en palabras como en imágenes, el anuncio sigue transportando estilos jerarquizados y de privilegios mezclados a la gran fiesta colectiva que se celebra en la calle junto a los coches de Fiat, que según afirma el final del anuncio, son los que más entienden de calle.

Finalmente, las *escenas 08 y 10* son especialmente curiosas. A pesar de conmemorativas en su contexto, guardan mucha más similitud con actos de protesta y movilizaciones colectivas: máscara, gas y banderas empuñadas por una multitud popular. De hecho, fue lo que ocurrió pocos días después que el anuncio ganó notoriedad en los principales medios. El hashtag *#vemprarua* pasó a funcionar para atraer la población a la calle y acompañar manifestaciones inicialmente organizadas por colectivos militantes como el *Movimento Passe Livre*, que protestaba contra la mala calidad de los transportes públicos paulistanos y el incremento de R\$0,20 en el precio de sus tarifas.

La desastrosa participación de la policía en la represión de estas primeras protestas, fue registrada por activistas de medios independientes que fueron capaces de construir una narrativa mucho más coherente y realista en contraste con los grandes medios conservadores o sensacionalistas que insistían, día y noche, en criminalizarlas. Se hicieron muy visibles el colectivo cultural *Fora do Eixo* y el medio *NINJA*, por ejemplo, que actuaron en la difusión de discursos alternativos en redes sociales, promovieron fechas para nuevas movilizaciones y posteriormente fueron puestos en el centro del evento por los medios hegemónicos.

Mientras las manifestaciones se iban adensando sin control y ganando pluralidad de exigencias, estos colectivos intentaban desvincularse de partidos políticos, principalmente aquellos de la izquierda clásica y del propio gobierno federal con quien en algún grado mantenían relaciones, para construir entorno de sí mismos una identidad de *multitud*, en los términos de Negri & Hardt (2000); militancia democrática posmoderna sin liderazgo personificado ni cohesión de masas. El consenso público imparable recusaba a cualquier partido político y aprovechaba la celebración de la Copa de las Confederaciones para expresar indignación ante los gastos públicos con fútbol en un país donde la educación y la sanidad seguían precarios.

La indignación ha emergido imprevisiblemente en Brasil después de vérsela en Wall Street, Plaza del Sol, Taksim y muchos otros sitios simbólicos; ha dejado los agentes de poder completamente perplejos, pero sin concretar contra-poderes. Protestas que podrían incluso haber seguido por más tiempo si no fuera por la participación, hasta hoy sin saberse si manipulada o no, de los *black blocs* – colectivo anarquista que utiliza tácticas de confrontación mascarada y destrucción de símbolos capitalistas –, que ha facilitado el trabajo de los *mass media* en generar miedo en la población y reducir el volumen de las protestas.

Finalmente, no fueron los retóricos R\$0,20 (€0,08) los que llevaron millones de personas a la calle, muchas de las cuales que ni pisan los autobuses. Pero junto al *#vempraruá*, ha deflagrado exactamente aquello que Fiat ha confesado en modo de anuncio publicitario: son los mayores vendedores de coches de Brasil y por consiguiente los mejores entendedores de calle, vaciada en su sentido fenomenológico y topofílico.

Clamar por cambios no llega a ser una excepción en el estilo brasileño. Es más bien una regla que ya fue llamada por Roberto DaMatta de *mudancismo*: cada uno exige que el Estado cambie para que uno mismo no tenga que cambiar un milímetro de sus costumbres, opiniones, participaciones y roles sociales. Lo que se ha visto de la gran multitud que salió por las calles, más que una ola de crisis en la representación política, fue el de hecho de que una masa de gente ha podido reencontrarse con la calle, imponerle un ritmo de marcha humana interconectada en redes sociales, y volver a experimentar un espacio pisado apenas por los pies de los *marginados* que fue transformada en fuente de peligro para los privilegiados conductores cómodamente cerrados en sus coches atascados.

Este proceso de crisis del espacio urbano y los tipos de relaciones que brotan en el mismo – como apuntado en el capítulo anterior, tienen la aportación directa del sistema de automovilidad en la estructuración de las ciudades y de los dilemas de la sociedad brasileña – se sostiene con tanto paroxismo que se tornó guion de la película “*O som ao redor*” (Mendonça Filho, 2013), elegida representante de Brasil para el Óscar 2014.

La historia narra el contexto actual en un barrio de Recife, mientras establece vínculos con el período histórico representado por la clásica obra *Casa Grande & Senzala* del también *recifense* Gilberto Freyre. Situar con nostalgia el período ruralista y aristocrático, afín con la perspectiva casi complaciente del mismo Gilberto Freyre ante la colonización ibérica. También se constata un paralelo implícito con la obra posterior de Freire, *Sobrados e*

*Mucambos* (Freyre, 1951), donde se lamenta la pérdida de la mediación de base colonial en la relación entre pobres y ricos.

La película ejecuta entonces un paso hacia la realidad actual para situar su crítica en el resultado que las lógicas del *privilegio* y de la *cordialidad* han plasmado en la ciudad contemporánea: familias de alto capital político-económico que reubicaron sus negocios de origen rural hacia la ciudad y en el sector inmobiliario; la ética de convivencia paternalista que aún internaliza la jerarquización y permite incorporar los diferentes en mismas dimensiones físicas y afectivas del espacio doméstico urbano; la universalización del consumismo como vía de distinción; la predominancia del discurso meritocrático entre clases privilegiadas y precarización del trabajo en estratos inferiores; la mercantilización atroz de las ciudades; el encierro protector en la *casa* en lugar de una convivencia practicada en la *calle* que se ha vuelto peligrosa.

En ese sentido no se debería olvidar las lecciones bourdianas que sitúan la casa como el objeto por antonomasia cumplidor del rol en la distinción, una condición que en este Brasil se ve interrumpida. El crecimiento vertiginoso de las ciudades bajo lógicas que apenas profundizaron las desigualdades enmarcadas tanto en la sociedad como en el espacio, ha resultado en un proceso dramático entre aislamiento, ostentación y violencia. Las verticalizaciones urbanísticas tratan promiscuamente el espacio, mientras los muros cada vez más altos esconden las casas y transforman las calles residenciales en vacíos que se llenan de miedo ante la violencia en espacios públicos y de frigidez ante el asepticismo de los espacios vigilados.

Franco “Bifo” Berardi (2007, 2009) se refiere a las sociedades postindustriales en términos de crisis en la economía de atención y búsqueda incesante de compensaciones a la impresión individual de pérdida de placer. En el caso de Brasil, ambos síntomas se acentúan a partir de la calle transformada en desierto de privación humana. En su lugar, *mi condominio*, *mi edificio*, *mi móvil* o *mi coche* son reinscripciones en donde esta economía de atención se vuelve menos sostenible porque más escasa y frecuentemente mediada por artefactos técnicos que, o prometen suprimir el déficit de atención y afecto, o forjan subjetividades ego-ostentadas y conformadas a ignorar la dimensión de alteridad.

La noción de cíborg contribuye a la apreciación de los roles del coche en su mimetismo con el ser humano, vislumbrando una condición que no es única ni encerrada, pero sí resultante de una ontología dinámica, multidimensional y conectiva de los aspectos

semiológicos, políticos, orgánicos, afectivos y tecnológicos que lo constituyen. Según una visión optimista de Haraway (1995), viene a proporcionar esperanzas a la condición acrítica de las subjetividades sometidas, proponiendo un fin a la inocencia y conduciendo a un mundo multicolor consciente de sus aspiraciones políticas y semiológicas.

Hoy el coche, sinónimo camuflado, apaciguado, interiorizado no sólo del *lobby* automovilístico, sino de sus condiciones de posibilidad más amplias y actuales, esto es, el orden político hegemónico, desempeña sobre todo el papel de administrar una estética de la existencia. Todas las imágenes promovidas alrededor de él alejan la responsabilidad colectiva y el cuidado con el “otro”, transformando la conducción en un acto hedonista y auto-orientado, que refleja la condición de la vida gestionada desde los deseos más íntimos. Las potentes invitaciones a los mundos ilusoriamente caracterizados por libertad, autonomía, status, sensualidad, felicidad, bienestar etc., ofuscan la experiencia de vida e incluso las consideraciones sobre la muerte.

Las imágenes difunden y promueven recursos para pensar y actuar sobre uno mismo y sobre los demás en función de los distintos órdenes y regímenes sociales que las hacen posibles y a través de las que se mantienen y prolongan. Los individuos se construyen menos como un medio para el mundo externo y se tornan fines para sí mismos. Al igual que el coche, que deja de ser un mediador de distancias y tiempos para convertirse en un fin propio de un régimen específico de movilidad.

O bien como afirma Latour (1992), los sistemas de apelación no-humano y súper-humano predominan en la esencia del modernismo inacabado. Retóricas fundamentadas en máquinas y dioses que se incorporan en los guiones de acciones humanas, sus expectativas, motivaciones y prácticas. El *otro mundo* o el *otro tecnológico* siempre pueden figurar el *gran otro* y mantener la coherencia de un determinado estado de cosas. Igual que sea el popular *fé em deus e pé na tábua* (fe en dios y pie en el acelerador), sociológicamente acogido por Roberto DaMatta (2011), o la sagaz inversión del periodista y humorista Millôr Fernandes, *pé em deus e fé na tábua* (pie en dios y fe en el acelerador).

Aquello que viene efectivamente configurarse central en Brasil, es que las apelaciones necesitan transportar la tendencia en jerarquizar relaciones. Las situaciones sociales siempre demandan la existencia de un dueño, que, si no es una persona tal cual, en la *casa*, puede encontrarse en una entidad del *otro mundo*. O incluso manifestarse en un héroe. Pero siempre se necesita imponer un dominio, un código cualquiera que jerarquice la

situación. De este modo, también ritos y mitos se originan como manera dramatizada de apuntar a las controversias y dificultades ya disimuladas del cotidiano (DaMatta, 1997).

El caso de Ayrton Senna y las carreras automovilísticas de *Formula 1* se encuadran perfectamente en este cuadro de ritos y mitos. Es el más potente ejemplo de ambos sistemas de apelación inseridos en la compleja gramática sociológica brasileña de la última mitad de siglo.

En los años 70, cuando el fútbol se despedía de su generación más brillante, Emerson Fittipaldi empezaba a triunfar en las carreras automovilísticas, llegando a su segundo título mundial (1972 y 1974) y atrayendo la atención del público brasileño ante dicha modalidad de deporte. Carreras de coche que, en general representan un deporte peligroso y así refuerzan también, sobretodo en chicos jóvenes, las articulaciones entre el coche y un modo de conducir pautado en la competitividad, la emoción, la velocidad y los límites (Redshaw, 2006, 2007; Redshaw & Nicoll, 2010)

La televisión Globo, canal hegemónico de las telecomunicaciones, pasó a transmitir todas las carreras del campeonato en un período en que el país empezaba a deshacerse de una dictadura militar que perduraba por casi dos décadas y caminaba hacia la apertura democrática, cuyo horizonte desafiador era lograr soluciones para la estagnación de la economía interna y el abrumador endeudamiento externo. Las herencias coloniales y la entrada de la llamada década perdida de los años 80, profundizaron la desconfianza en un Brasil siempre ilusionado por ser el país del futuro, pero cuyos presentes le confrontaban con sus complejos de identidad y alejaban la constatación de “*um país que dá certo*”.

El triunfo del automovilismo parecía garantizado en un país que contaba con el tremendo *lobby* de la industria automovilística, el aporte del canal con más audiencia y además veía despuntar otro campeón, Nelson Piquet (1981, 1983 y 1987). En este panorama ingresa Ayrton Senna da Silva como piloto de Fórmula 1, haciendo su debut en 1984, ya considerado una promesa de futuros títulos. En contraste con sus conterráneos que le antecedieron, hicieron vida en Europa y casi despreciaban sus orígenes, Senna se ha esforzado por mantener sus raíces en Brasil. Expresaba públicamente su necesidad de volver a *casa* siempre que posible.



Para un país acostumbrado con la idea de “*hacer cosas apenas para inglés ver*”<sup>51</sup>, Senna ha construido prodigiosamente, desde sus primeros pasos en categorías europeas de base, una avasalladora fama de victorioso. Los medios deportivos ingleses, por ejemplo, empezaron a llamar de Silvastone al mítico circuito de Silverstone.

En los primeros años de Fórmula 1, aunque conduciendo coches inferiores, Senna hizo presentaciones exaltadas como espectaculares, tanto por la prensa y como por público aficionado. En una de ellas, Detroit en 1986, su misión fue superar al francés Alain Prost, horas después que Brasil perdiera en el campeonato mundial de fútbol para Francia. Lo hizo con un guion de superación que apenas el deporte y el cine son capaces de preparar. Al final, empuñó una bandera brasileña y con ella hizo su vuelta triunfal de celebración. Fue el estreno de un gesto que se haría eterno en el imaginario colectivo brasileño y que por otras decenas de veces volvería a repetirse. Y fue exactamente en las calles de Detroit, el simbólico parque industrial automovilístico, donde empezó a emerger la codificación entre el humano, la máquina y las aspiraciones socio-históricas de una nación.

A través de Ayrton Senna el evento automovilístico adquirió proporciones rituales, volviéndose el centro codificador de una jerarquía. Senna se transformó en el héroe y el dueño de las mañanas dominicales, exactamente en el inconfundible momento dedicado a la *casa* o al *otro mundo* (el viernes islámico o el sábado judaico poco significan ante el domingo cristiano del mayor país católico), aquella esfera hogareña donde cada uno, junto a los suyos, renueva la confianza y confirma el estatus de ente especial después de la semana dura que expone uno a las tensiones entre *casa* y *calle*. En ese ambiente doméstico y patriarcal de proficua apertura íntima en que prevalece el aspecto relacional como principio fundador del sujeto, Ayrton Senna, dueño de la situación, se convirtió en uno de los *nuestros*, mientras cada uno se ha convertido en uno de los *suyos*. Era el brasileño de *nuestra casa*, con aura mística del *otro mundo* (la cultura popular insiste que *Dios es brasileño*), que vencía a los *otros* (sobre todo a los temidos y admirados europeos) en la *calle* (un campeonato mundial de automovilismo que subordina todos a las mismas reglas).

---

<sup>51</sup> Hacer algo para “*inglês ver*” significa una acción de retórica optimista que hace determinada forma encobrir un contenido distinto o antagónico. Es una expresión de herencia colonial que sitúa al inglés como sujeto a ser convencido de algo bajo sus propios criterios, que contrastaban con los criterios luso-brasileños. Por ejemplo, la abolición de la esclavitud fue algo “para inglés ver”, pues en realidad la esencia de la esclavitud siguió activa. Hoy, cuando se aplica esta expresión, se quiere transmitir la idea de que determinada realidad subvierte aquello que de ella se presenta.

Si se contrasta la idolatría de Senna con Fittipaldi o Piquet, se puede constatar que Brasil, en el campo deportivo, no ansiaba solamente un campeón. Poseer un trofeo podría perfectamente simbolizar la disciplina europea o la eficiencia estadounidense, pero no consuma *un Brasil que ha tenido éxito* porque no involucra sus tensiones y dilemas. Para enlazar al *homo cordialis* es necesario componer un guion de superación y afecto en donde el *otro mundo* pueda manifestarse para compensar desajustes casuísticos y complejos de inferioridad.

Colocado en otros términos, en la lógica vinculante brasileña, este ritual dominical construido alrededor de Ayrton Senna, toca directamente en los síntomas del *dilema brasileño* normalizado en el cotidiano y representa la producción colectiva de capital social más el suministro íntimo de *superciudadania* para individuos aventurados en la *subciudadania* de la *calle*.

A diferencia de Pelé y su generación futbolística que eran y siguen siendo símbolo del mestizaje y de una superación que viene con arte, samba, improviso y una buena dosis de *malandragem* (superchería) – sintomática de códigos igualitarios que no consiguen superar la herencia aristocrática en la vida pública – el heroísmo de Ayrton Senna está dotado de códigos distintos potencializados por el mestizaje tecnológico, mucho más eficiente en transportar los valores preconizados por el frente modernizador. Además, Senna era proveniente de una clase privilegiada, familia *paulista* que poseía industria en el sector metalúrgico. Senna era la inversión del *malandro carioca* como ideal romántico y nostálgico.

También los japoneses de Honda, por ejemplo, con quien ha trabajado por muchos años, le dedicaron idolatría de samurái gracias a su introspección y extrema dedicación para alcanzar victorias, pero generoso, emotivo y solidario cuando no competía. Su frase “he trabajado mucho para alcanzar el éxito, pero sin la ayuda de dios no lo hubiera logrado” representa la adopción de una cultura de disciplina bastante presente en sociedades de prevalencia igualitaria.

Los códigos morales de la *calle* también le juzgaron de manera negativa en las veces ha decidido vengarse en lugar de superar las deslealtades que le sometían. Tal fue el accidente premeditado con Alain Prost en la final del campeonato de 1990, que le ha garantizado el título mundial frente al contrincante (un año antes Prost había provocado algo idéntico). La opinión pública internacional, incluyendo parte de los medios brasileños, lo ha considerado un desvío de carácter excepcional.

El guion de superación tiene un importante capítulo en *casa*, ante los *suyos*. Todos los años alguna complicación le impedía de celebrar una victoria en Interlagos, hasta que, en 1991, cuando la historia volvía a repetirse mientras lideraba la carrera, el piloto supera los problemas mecánicos de su coche y le conduce hasta el final con apenas una marcha, sin permitir el adelantamiento de cualquier rival. Los espectadores invadieron la pista para celebrar, sacando el agotado piloto de su coche para celebrar el *Brasil que deu certo*.

En ese sentido, el talento y el liderazgo de Senna le conferían un enorme carisma en la acepción weberiana. Además, él poseía el caudal simbólico de algo preexistente en el campo social. Una serie de expectativas y frustraciones circulantes en el ámago del *habitus* colectivo, que también tornaban su carisma mucho afinado con la acepción bourdiana. Alain Prost, el eterno contrincante, ha sabido entender el elemento relacional entre ambos tipos de carisma cuando afirmó: “Ayrton tiene un problema. Porque cree demasiado en dios, supera sus límites sin miedo a la muerte. Se cree protegido y esto es muy peligroso”<sup>52</sup>.

El accidente fatal de la curva Tamburello en 1 de mayo de 1994 corroboró la tesis de peligro, aunque la causa haya sido un fallo mecánico. ¿Cómo ha manejado el pueblo la pérdida de su héroe, de su protagonista jerarquizador entre *casa* y *calle*?

La metamorfosis del Senna héroe en Senna mito acompañó el desinterés por los fallos técnicos causadores del accidente. El público ha tenido más interés por los indicios de premoniciones en aquél fin de semana que, de hecho, ya había testimoniado otros accidentes de misma gravedad. La clave es que, en la gramática sociológica brasileña, la noción de accidente necesita ser contrarrestada por un dominio que retorne las cosas a su estado, el *otro mundo* que sigue dando sentido a la *casa* y a la *calle*.

La muerte de Senna simboliza el uso del automóvil y los riesgos que conlleva participan activamente en las asimetrías de una sociedad que se mueve en la tríade existencial *casa*, *calle* y *otro mundo*. La expresión popular *fé em Deus e pé na tábu*a hace la síntesis perfecta de estos vínculos en la automovilidad brasileña: un espacio por excelencia horizontal, igualitario, acelerado y anónimo en tensión con el principio jerarquizador de sujetos desacostumbrados a verse y portarse como iguales; habituados al *jeitinho* y convencidos tanto de la impunidad como de inmunidad.

---

<sup>52</sup> Entrevista disponible en (visitado en 10/12/2012): <http://www.bbc.co.uk/sport/0/formula1/20324109>



*Figura 20: Momentos de héroe y mito: Ayrton Senna en su gramática sociológica (fuente: google images)*

En la sociedad relacional brasileña, desacostumbrada a vínculos entre dos partes iguales, la espesura fenoménica de los infortunios demanda una articulación entre las normas igualitarias, las prácticas jerarquizantes y el *otro mundo*; una alteridad que implica siempre algún tipo de protección o indulto, predestinaciones que suelen dar sentido a los riesgos y a las fatalidades que ocurren *conozco* y con los *nuestros* (DaMatta, 2011).

La muerte deja de ser fatalidad y al muerto se le da una habilidad de transitar entre todas las dimensiones de la experiencia social. Al igual que en la conocida novela *Doña Flor y sus Dos Maridos* de Jorge Amado, en el carnaval de 2014, marcha y ritual de conciliación, Ayrton Senna fue el grande homenajeado veinte años después de su accidente. Una muestra de que en Brasil, país de dilemas y transiciones entre dominios conflictivos, bien como ha afirmado DaMatta (*Ibid*), *la muerte mata pero los muertos no mueren*.

### **3.2. EL LUGAR COMÚN DE LA AUTOMOVILIDAD EN BRASIL**

El fondo presentado en los capítulos anteriores ha mostrado la inmersión de la sociedad civil en un sistema de relaciones e intereses que permite que aspectos locales y personales confluyan con otros de carácter global a partir de la universalización del coche en un tipo de cultura de movilidad que conlleva una cierta concentración de beneficios y la distribución de adversidades en una lógica típicamente reflexiva.

Como parte permanente de un proceso de gestión, la cultura de la automovilidad participa en el eje transicional disciplina-control característico de la biopolítica foucaultiana, en donde dispositivos subjetivos derivados de prácticas y estrategias definen una situación relacional de poder y gestión de la vida. Por lo tanto, la automovilidad se constituye no solo como sistema, sino también como un régimen (Böhm et al., 2006), cuyo artefacto principal es el coche al desempeñar un papel de dispositivo o aparato para enlazar las prácticas a los discursos “textuales” hegemónicos (Seiler, 2008).

A pesar de las cerca de 50 mil muertes contabilizadas anualmente en el tráfico vial brasileño, el terror diario que moviliza los ciudadanos es el tiempo que se pierde atascado, la intimidación de un entorno a veces percibido como peligroso o el miedo de no estar integrado a esta cultura. La mala gestión de un estado de supervivencia asusta más que las estadísticas anónimas de muertes. En un mundo acelerado y fluido donde el consumo constante es el objetivo, la habilidad de moverse y hacer con que otras personas, objetos o

informaciones se muevan, se ha tornado esencial en el proceso de integración y jerarquización social (Bauman, 2004; Urry, 2007).

La movilidad se ha transformado en un tipo específico de capital en un universo de fluidez en proceso constante de monetización, pudiéndose entender el movimiento en sus distintas perspectivas: moverse físicamente en el espacio, hacer con que otros se muevan, mover información, movilizarse colectivamente y moverse dentro de una estructura social de clases.

El concepto de motilidad fue puesto en el centro analítico, exactamente para definir como individuos o grupos utilizan y se apropian de las posibilidades que conciernen al movimiento y que se constituye como este tipo específico de capital (Flamm & Kaufmann, 2006; Kaufmann, 2011). La motilidad, al contrario de la movilidad que solo se tiene en cuenta cuando se practica, se caracteriza tanto por el ejercicio de todos estos movimientos como por la condición de tenerlos simplemente en estado potencial, tal como un activo disponible que no tiene la obligación de realizarse.

El espacio de la (auto)movilidad está intrínsecamente constituido por esta dinámica de capitales y desde las superficies urbanas concretas por donde transitan los coches hasta las representaciones simbólicas que circulan entre mentes individuales y acciones colectivas, sirve de arena privilegiada para entender motivaciones, comportamientos, procesos de sociabilización y producciones sociales de riesgos que tramitan en una determinada sociedad. Como afirma Urry (2004), se trata de un sistema basado en el presupuesto de que las personas disfrutan de la capacidad de autotransportarse, donde se admite el desarrollo y uso de una capacidad específica de moverse, principalmente mediante un vehículo a motor, y todo lo que ello conlleva tanto en el nivel micro (organización de la vida diaria de las personas y desarrollo de proyectos de vida individuales) como macro (en el nivel de organización social, política, territorial y económica). En otras palabras, es un sistema que señala una serie de *accesos, habilidades y apropiaciones*.

Como resultado de una de las más exitosas estandarizaciones a nivel global, también en Brasil las leyes de tránsito orientan la organización del tráfico de manera igualitaria. Las distinciones apenas se presentan por categorías (peatón, ciclista y conductores de vehículos automotores) y no están subordinadas a la posición social que uno ocupa mientras conduce su coche: los semáforos se ponen verdes y rojos de manera indistinta tanto para los coches importados de alta gama como para coches nacionales populares.

Evocando una terminología utilizada por Mary Douglas (1998) en su antropología comparativa, es la tendencia cultural la que tiñe el pensamiento. En este sentido, el tráfico vial exige un determinado *estilo de pensar* que ejerce mediaciones comunicativas y electivas en el interior de un *estilo cultural* propio de la automovilidad que ha incorporado principios organizativos de obediencia colectiva a ciertas reglas y límites para que funcione sin colapsos. Pero a la hora que conductores oriundos de *estilos culturales* originales de unidades sociales basadas en otros principios organizativos necesitan integrarse a un conjunto de reglas de circulación vial, entonces ciertas controversias empiezan por desvelar incompatibilidades entre estilos individualistas y jerárquicos. Se trata de una polarización histórica (individualismo x jerarquía) que ocupa los estudios de las instituciones al menos desde el período medieval y acentuado a partir de la Revolución Industrial, representando la disputa constante entre grupos tradicionales que poseen poder por herencia o tradición y grupos ascendentes vía circuitos de oportunidades y desregulaciones.

El *estilo de pensar* brasileño, como quedó expuesto, está caracterizado por el *jeitinho* forjado en los últimos siglos para hacer posible la coexistencia de dos *estilos*, uno heredado del Imperio y otro implementado en la República, dentro de un mismo territorio geográfico y existencial. Una táctica de acomodación transferida directamente al sistema de transportes y a los modos de sentir, pensar y actuar en el tráfico vial. Si por un lado, la racionalidad individualista republicana obliga la incorporación de un mínimo de reglas colectivas y prescripciones anónimas, por el otro la racionalidad jerarquizadora del Imperio tiene internalizado que la obediencia a reglas se destina únicamente a subalternos, pues las normativizaciones efectuadas por una sociedad aristocrática funciona sobre todo a base de prescripciones personificadas que ignoran lógicas igualitarias de ciudadanía.

Aunque las estadísticas de la siniestralidad vial en Brasil carezcan de precisión para relacionar causas concretas de accidentes y perfiles detallados de los accidentados, las bases de datos evidencian tratarse de un fenómeno con características patriarcales y en donde el error humano se encuentra en la raíz de prácticamente la totalidad de los siniestros con víctimas. La experiencia de conducir en Brasil permite además constatar la dificultad del conductor brasileño en comportarse dentro del sistema vial sin efectuar infracciones y la necesidad que tiene por imponerse constantemente ante el otro. La *calle* se convierte en el lugar de agresividad porque constantemente frustra la lógica de privilegios en donde el ideal aristocrático aún se hace presente y y está en tensión con otros

grupos emergentes que disputan el mismo espacio (los *luchadores* en coches más modestos o motocicletas, bicicletas, peatones, profesionales etc.).

En el año de 2013, mientras se ejecutaban las entrevistas de la presente investigación (vienen a seguir), se puso en evidencia esta tensión de la *casa* versus la *calle* (o de lo jerarquizado versus lo individualista-igualitario) en el caso concreto del juez João Carlos de Souza Correia, parado en una de las frecuentes *blitz* de control de la ley seca en Rio de Janeiro. El juez conducía su Land Rover sin matrícula, sin papeles, sin carnet y se negó a realizar el examen de alcoholemia. La agente de tráfico, Luciana Tamborini, le hizo el registro de las infracciones mientras João Carlos intentaba personificarse, *adueñarse* de la situación, al insistir que como juez no le cabía ninguna sanción por lo ocurrido (*¿sabes con quién hablas?*). Escuchó de la agente de tráfico que él era juez, no Dios (*¿quién crees que eres?*).

Como ha insistido Roberto DaMatta (1985, 1997, 2011), en una sociedad que hubiese cumplido la transición hacia la lógica republicana, este tipo de tensión hubiera terminado en el registro de las infracciones y la vergüenza del infractor. Pero no. En una sociedad de privilegios naturalizados, el juez ha demandado a la agente de tráfico en un proceso que ha durado un par de años y, como veredicto, esta ha sido condenada a pagarle una indemnización de alrededor de dos mil euros. La justificativa legal no podría ser más aclaradora: Luciana habría exagerado en sus atribuciones de poder.

Desde que Sergio Buarque de Holanda anunció el *homo cordialis*, se prefigura esta entidad emotiva y contraria a reglas igualitarias; sujeto que alterna gentileza y rabia para sostener su posición en una sociedad cuya lógica no es obedecer (rol de *subalternos*), sino, como mucho, respetar (rol de gente *educada* y elecciones *solidarias*).

En contra de lo que creen muchos entusiastas del discurso que narra la emergencia de una nueva clase media en Brasil y el consecuente incremento del parque automovilístico, las conductas en el tráfico vial no están determinadas exclusivamente por la posición que uno ocupa en la estructura de bases puramente económicas, pues las variables de consumo corresponden apenas parcialmente a los vínculos relacionales del universo social (DaMatta, 2011).

Aquí, la cuestión fundamental es que en este esquema de disputa positiva por el poder bajo la acomodación constante entre las lógicas jerarquizadas e individuales, las pautas estuvieron siempre bajo una extraordinaria dominación patriarcal. Y es curioso



constatar que el coche aparece discursivamente incorporado al campo jerárquico “como un hijo”. El coche como expresión máxima del consumo en el capitalismo avanzado, se ha convertido en algo cercano que escapa a una doctrina puramente utilitarista. Expresiones “mi coche es como un hijo” dicen mucho a respecto de una cierta gramática sociológica, de los comportamientos y de los juicios de valor hacia el coche específicamente. Ser “como un hijo” significa aplicar sobre el coche la máxima del arreglo, del pulido y sobre todo del cuidado que desempeñan un rol de distinción hacia el campo social; y sobre él, extender el hecho de que *la evolución humana incorpora la historia natural de lo antinatural* desde que, en su raíz de desarrollo cultural, la especie humana se organizó alrededor de la fragilidad y del desamparo del nacimiento prematuro por defecto (Sloterdijk, 2000, 2008).

Puede ser paradójico constatar que un aparato industrial hecho de acero para acomodar la fragilidad física humana en una modalidad de transporte rápido termine constituyéndose en causa primordial de muerte (incremento tendencial entre jóvenes en Brasil), de inmovilidad urbana y de tensiones en la estructuración social. Como atenta Steven Mentor:

Reconsideremos que el coche, entendido como parte del sistema humano-máquina exoesquelético de enorme poder y peligro, a diferencia de “conducir un coche”, es un cibernético mundano que además de haber sido domesticado de cabo a rabo carece a su vez de una marca discursiva. Si contempláramos al coche como una simple herramienta o utilitario, por importancia y vigencia que tuviera, no entenderíamos los costes que conlleva su funcionamiento y prestaciones, ni tampoco alcanzaríamos a imaginar maneras más eficientes de controlar nuestras poderosas prótesis. Pero cuando ponemos sobre la mesa los mismos temas y los abordamos bajo la perspectiva de la epidemiología, entonces llegamos a un análisis que invoca tanto el cibernético como los primeros indicios de la teoría del actor-red (Mentor, 2011, p. 62).

Con lo que la cultura de automovilidad reivindica comprender profundamente la inserción de los coches en los estilos de vida heredados de un determinado principio de organización social que en los días actuales cada vez más incorporan la tecnología en lo cotidiano. Por *primeros indicios de la teoría del actor-red*, se entiende que, además de centrar atención en los actores humanos que ejercen sus hábitos de movilidad e incurrir en riesgos viales, es fundamental disponer de dispositivos teóricos que permitan sacar algunos de estos variados artefactos de sus compartimentados campos de referencia (la ingeniería, por ejemplo) y hacerlos visibles en el modo como se reúnen y producen una

gama de influencias mutuas y colectivas, sea ya en las calles o en el propio coche. Un amparo analítico-conceptual para rastrear una red en la cual el coche protagoniza una serie de vínculos con repercusiones colectivas. Elementos que parecen aislados pero que contienen carga simbólica, transportan prescripciones de acción y no cesan de organizarse en redes complejas para hacer que los otros hagan algo de manera anticipadamente poco previsible (Latour, 1992, 2008; Law, 2008).

Desde un enfoque analítico-cualitativo aplicado sobre la cultura de la automovilidad, elementos mediadores implicados en el coche – artefacto global insertado en un contexto local de tensiones y prácticas históricamente sedimentadas en una gramática sociológica brasileña – repercuten en la motilidad como variable social dinámica y en la producción social de riegos.

Estas agencias son capaces de transmitir una dimensión a las virtualidades y a los acontecimientos y tienen importancia analítica fundamental cuando su circulación implica afinidad tanto con tipos ideales, según la tradición weberiana-bourdiana, como con el estilo específicamente brasileño de introducir el coche en el cotidiano social. Los tipos ideales representan un instrumento conceptual elemental que, para cumplir con el propósito de análisis acerca de un fenómeno social, consiste en simplificar una realidad demasiadamente compleja haciendo emerger, aunque deliberadamente, categorías más significativas en detrimento de otras menos importantes. A través de la exageración, posibilita narrativas coherentes de las evidencias que en estado bruto se encuentran desordenadas en el interior de la experiencia humana (Bauman, 2008). Así como en el concepto de red, los tipos ideales no existen en la realidad, pero constituyen guiones descriptivos que ayudan a explicarla, organizando los individuos en grupos por afinidades categóricas. En el presente caso, la tipificación usada por Jessé de Souza (2010) de las categorías *luchadores* e *privilegiados*, ayuda a organizar una serie de prescripciones seguidas por aquellos que coinciden, a veces en lados opuestos, dentro de un campo de tensiones entre dos principios organizativos.

Dentro de este panorama, el presente apartado está dedicado a las entrevistas de los grupos focales para profundizar específicamente en las dimensiones analíticas propuestas y presentadas anteriormente: i) acceso-percepción, ii) habilidades-atribuciones de riesgo y iii) apropiaciones-estructuración social. Estos tres ejes dimensionales se articulan en una dinámica contextual definida por un determinado estado de cosas (el sistema de automovilidad) y los estilos de vida, modos de pensar uno mismo y de gestionar sus movilidades (cultura de automovilidad).

Para el mejor entendimiento de estos procesos que permean la automovilidad brasileña en el hilo de incremento tecnológico, tensiones y movilidades en la estructuración social, hemos realizado la fase aplicada y analítica junto a algunos conductores de coche con acceso también a las TIC y pertenecientes al ámbito universitario público que, tradicionalmente, ha delimitado privilegios de clase en el último siglo, pero que, en la última década, ha sido dotado de instrumentos generadores de porosidad social. Esta porosidad ha posibilitado el acceso a la enseñanza superior de personas que normalmente no tendrían condiciones de competir, con su capital cultural heredado, por las plazas en estas instituciones públicas de educación gratuita.

Así, es fundamental estar ciente de que el universo de la muestra está ubicado en una zona de contacto muy tenue entre *privilegiados* y *luchadores*, coincidiendo dos campos que simbolizan posición estructural y movilidad social: la universidad y la automovilidad.

En esta fase analítica, se genera el diálogo entre el desarrollo teórico, los discursos producidos por casi cincuenta entrevistados organizados en los siete grupos focales realizados en Brasil que sirven de instantánea para una automovilidad juvenil y los elementos que constituyen la automovilidad en un régimen cultural particular. Los nombres de los entrevistados y entrevistadas son complementados con la edad, clase social (LU=*luchador* / PR=*privilegiado*) y frecuencia en el uso del coche (A=alto, 4x o más en la semana / B=bajo, 3x o menos en la semana).

Los siete grupos fueron entrevistados entre 24 de enero de 2013 y 05 de abril de 2013 en universidades de Rio de Janeiro y São Paulo. Profesores de estas entidades nos han facilitado el acceso a sus aulas para acceder a los estudiantes que voluntariamente han participado de las actividades. Los mismos profesores han gestionado espacios para que las entrevistas pudiesen ser realizadas. Con excepción del Grupo III que ha tenido muchos rechazos de participación por la agenda de los estudiantes y casi no pudo realizarse, todos los otros grupos se han llevado a cabo sin muchas dificultades y con evidente espíritu colaborativo de los voluntarios. Hicimos personalmente la captación de participantes, la distribución de hojas de registro, la moderación, la grabación y las transcripciones para los posteriores análisis.

Fueron seguidos los tres pasos propuestos en el apartado metodológico 1.5.4, es decir, tres fases de lectura que culminan con la identificación de los discursos y su funcionamiento bajo los posicionamientos sociales y las dimensiones de *acceso-percepción*

*de la automovilidad, habilidades-atribuciones de riesgo y apropiaciones-estructuración social.*

Comentarios objetivos sintetizan los fragmentos más significativos de las transcripciones, anticipando, por su parte, aquello que aquí se denomina el lugar común de la automovilidad para estos entrevistados, y preparan las articulaciones teóricas y los cruces analíticos descritos en el apartado 3.3. Se trata de una profundización analítica en las ideas y actitudes que se manifiestan en el ir y venir cotidiano mientras el tráfico vial se conforma entre los aspectos funcionales y prácticos. Un análisis discursivo en una cartografía de agencias y mediaciones propias de un debate que funciona sobre una gramática sociológica particular, que luego servirá de paso a las consideraciones conclusivas.

### 3.2.1. GRUPO FOCAL I

- Local de realización: Universidad Federal de Río de Janeiro.
- Caracterización: Grupo mixto de siete estudiantes en edades alrededor de los 21 años. Mayoritariamente, poseían un elevado nivel cultural, ya que casi todos los padres poseían un título universitario. Sus características socio-económicas, a nivel de formación, herencia cultural familiar y residencia en buenas zonas metropolitanas, indican una predominancia de entrevistados *privilegiados* que usan el coche con mucha frecuencia.

Participantes Grupo Focal 1: Mixto, Metropolitano, Predominancia Privilegiado							
Nombre	Mabel (M)	Gabriel (H)	Tamara (M)	Leandro (H)	Raquel (M)	Leonardo (H)	Rebeca (M)
Edad	20	19	20	21	21	22	22
C. Postal Residencia	25930000	21740450	22230001	22710035	26556340	20730400	20520170
Ocupación Principal	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante
Ocupación Secundaria	x	x	Empresa Familiar	Investigador	x	x	x
Estudios Madre	Superior	Superior	Superior	Superior Incompleto	Superior	Medio	Superior
Estudios Padre	Superior	Superior	Superior	Fundamental	Superior	Medio	Superior
Profesión Madre	Farmacéutica	Supervisora	Funcionaria Publica	Autónomo	Funcionaria Publica	Comerciante	Profesora
Profesión Padre	Ingeniero	-	Funcionario Publico	-	Funcionario Publico	Comerciante	Comerciante
Frecuencia conducir	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Periodo de conducir	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Semana	Indiferente	-

Figura 22: Tabla de caracterización de participantes en el GF 1

Una primera lectura aproximativa de las transcripciones del Grupo Focal I indica que, homogéneamente, los participantes perciben el tráfico como algo negativo, caracterizado por el caos, la pérdida de tiempo y un espacio en donde impera la falta de educación.

Leonardo (22, PR, A): [o trânsito é] bem caótico. Também falta bastante educação.

La raíz de este problema sería el sector público y las personas que no saben conducir. Una mezcla entre infraestructura precaria, poco transporte público y gente maleducada.

Rebeca (22, PR, A): Eu acho que falta planejamento urbano e infraestrutura na cidade.

Raquel (21, PR, A): Choveu, acabou, sofreu um acidente...

Rebeca (22, PR, A): Falta de educação das pessoas, que acaba causando acidente, acaba piorando o trânsito e excesso de carros, porque o transporte público não é decente.

Aunque la condición de las calles sea percibida de modo bastante negativo y el coche como un objeto de comodidad, el lugar de residencia y las necesidades de desplazamiento en combinación con las ofertas de transporte influyen en la valoración del coche en la vida cotidiana. Al mismo tiempo que el coche se muestra mucho más rápido que los autobuses en determinados trayectos, se reconoce que el exceso de coches sea uno de los principales causantes de los atascos. En general, para estos entrevistados que apenas estudian durante el día, el coche sería sustituible por otras mejores opciones de transporte. Éstos consideran que los trayectos en coche de una duración de 30 minutos, multiplican su tiempo por dos o por tres si optan por el autobús, además de la pérdida de comodidad, ir de pie y apretados. En contraste con esta opinión, la estudiante menos dependiente del coche y con residencia más lejana enfatiza las ventajas del transporte público con base a la posibilidad de descansar y entretenerse:

Mabel (20, PR, B): [...] moro muito mais longe [...] pra mim é muito melhor vir de ônibus e não vir dirigindo, porque de ônibus eu venho lendo, ouvindo música, dormindo e de carro eu tenho que ficar ligada o tempo todo. E todo dia tem engarrafamento, todo dia. E é engarrafamento por motivo nenhum, você não vê uma batida, você não vê nada.

Otros puntos de vista con respecto a la calle lo describen como un espacio de competición, en donde los más fuertes (por tamaño o hábito en el tráfico) consiguen ventajas frente a los coches en donde viajan los entrevistados, o los más frágiles, como el caso de los peatones, que sacan provecho de su preferencia según las normas de tráfico. Por cuestiones culturales o regionales, éstos opinan que no se respetan las normas y, además, consideran las sanciones como una estrategia del gobierno para recaudar dinero. En este sentido, la ineficacia de la infraestructura y de las sanciones también afecta al

ámbito de las autoescuelas, capaces sólo de entrenar a sus alumnos para aprobar el examen.

Los entrevistados no llegan a un acuerdo sobre los factores de riesgo y tampoco se manifiestan de manera incisiva sobre este punto. Mientras que para una entrevistada el sueño es un elemento clave, para otros puede ser el alcohol, el exceso de velocidad o incluso los conductores más viejos. Por otro lado, a parte de no sentirse cómodos en llevar acompañantes, cuando se cambian a la posición del acompañante todavía se sienten menos cómodos. Integran el uso de las TIC en su vida cotidiana y comentan la posibilidad de consultar el Twitter para evitar las sanciones de la Ley de Seguridad Vial aunque se resistan en admitir que sea una práctica corriente y mencionan a los sistemas inalámbricos de manos libres como una preferencia para utilizar el móvil sin elevar el riesgo de accidentes.

Del mismo modo que culpan a las autoridades públicas por las pésimas condiciones del tráfico, consideran que las mismas son responsables de las soluciones y que se deberían responsabilizar de mejorar la gestión territorial y otras políticas relacionadas con el transporte.

Un segundo nivel de análisis enfocado a las producciones sociales y a las construcciones discursivas dentro de este grupo focal llevan a identificar una serie de correspondencias entre perfiles, dimensiones analíticas, opiniones y expectativas de los entrevistados.

En relación a la dimensión *acceso-percepción* de la auto-movilidad, la insistencia en la *falta de educación* como característica del tráfico evidencia claramente que los interlocutores posicionan, desde el principio, a los *otros*, que probablemente no han podido tener una mejor educación, al coche o a la falta de buenas maneras, como adjetivo y predicado de los problemas viales. Consecuentemente, los entrevistados fueron entrevistados con el siguiente ejemplo:

Moderador: O que seria uma gentileza e uma grosseria? Porque a gente está num sistema de trânsito, onde existem regras... Gostaria de saber de vocês o que seria uma gentileza. Uma pessoa que está indo pela faixa da esquerda e precisa entrar na faixa da direita, o carro que está na direita te permite entrar. Como vocês veem essa ação dele?

Todos: É uma gentileza.

Esta contestación común a todos denota un elevado grado de preferencia hacia las relaciones tácitas de la *casa* en contraste con la jerarquía de las normas explícitas de la *calle*. Transformar en generosidad un acto que a priori está prescrito como orientación de uso de las vías públicas, es decir, dar espacio para que un conductor de la izquierda pueda cambiar al carril de la derecha mediante uso de la señalización, es traducido en un orden de acciones adaptadas a una lógica personalista y autorreferencial. Algo más interesante viene a continuación:

Leonardo (22, PR, A): Agora, tem uma diferença. Quando o carro que está na esquerda quer entrar para a direita e o cara acha que ligar a seta é jogar, aí já complica a história. Porque, principalmente os motoristas de ônibus, eles acham que seta quer indicar que você está entrando. Não! Setas indica que você pretende fazer aquela ação, né?

Se nota una tendencia en transformar las prácticas que en un principio bajo una regla universal valdrían para todos pero que se cree modificada hacia unas prácticas personalistas que entienden las acciones bajo una lógica de la cordialidad tensionada por la competición anónima de la calle. Emerge la figura del conductor de vehículos de transporte público como ejemplo de displicencia e indiferencia, algo que fundamentalmente subvierte las orientaciones de las fuerzas sociales de dominación.

Rebeca (22, PR, A): Ônibus, taxis e vans.

Leonardo (22, PR, A): Taxista também é uma raça que... Não sei se alguém aqui é familiar de taxista, mas...

Leandro (21, PR, A): Vans e ônibus param em qualquer lugar. A van, se tiver alguém pra pegar, ela para na frente de cruzamento. Tem um cruzamento no meu bairro que demora muito tempo para sair o sinal, e pára a van lá. O sinal abre, o sinal fecha e não está nem aí.

Rebeca (22, PR, A): Tem que ter tendências mediúnicas com motoristas de van, porque eles não sinalizam nada, eles acham que por conhecerem toda a cidade, eles entram onde eles querem e você tem que ficar sempre...

La lógica de *cordialidad* vuelve a surgir cuando se reconoce la porosidad entre relaciones sociales y roles profesionales, como contraste del principio individualista e igualitario del coche y de la auto-movilidad:



Leandro (21, PR, A): Não, mas também tem outra coisa. Quando a gente está de ônibus, a gente quer que o ônibus pare em qualquer lugar. “Pára aqui, se não eu vou perder o ônibus”. E quando a gente está de carro a gente pensa assim: “pô, o cara vai parar aqui, é sacanagem”. Aí é difícil.

Dicha percepción negativa en relación a toda esta clase de conductores profesionales podría ser causada por el simple hecho de que conducen vehículos mayores y que parecen más amenazadores que otros, como apuntaron los entrevistados. Así pues, cuentan con la posibilidad de intimidar otros factores viales para actuar bajo su conveniencia. En este caso, se lamenta el comportamiento contrario a la *ley de tránsito* que impone una jerarquía pautada en la fragilidad de los usuarios.

Raquel (21, PR, A): Eles acham que por eles serem grandes, eles podem andar onde eles quiserem, jogar em cima do seu carro.

Gabriel (19, PR, B) (19, PR, B): Em geral, eles jogam em cima de você e eles acham que estão te intimidando. Ai você simplesmente deixa eles passarem...

Rebeca (22, PR, A): Na lei de trânsito é o contrário, né? O maior que tem que dar passagem.

Incluso, cuando se ha fomentado a los entrevistados para que hablen de los coches mayores particulares, haciendo invisible a los profesionales, el discurso cambia completamente.

Moderador: Então por que uma pessoa opta por um carro maior em relação a um carro menor. Quais seriam os critérios?

Rebeca (22, PR, A): Tem gente que é puramente por estética. Tem gente que por ter uma família grande ou por viajar muito.

Leonardo (22, PR, A): Bom, no caso, meu pai tem uma caminhonete, mas é por causa do trabalho, né? Ele carrega bastante peso, de trabalho...

Gabriel (19, PR, B): Acho que vai pelo lado da situação de vida de cada um.

Leandro (21, PR, A): Meu caso, minha família sempre teve carro grande, então eu cresci em carro grande. Isso é uma questão de gosto, meu pai dirige caminhão, minha mãe tem carteira para dirigir caminhão e tudo mais. Eu cresci nesse meio de carro... Eu entro em carro pequeno e eu, “Pô”. Eu não tenho nada contra, mas eu sinto aquela diferença... Tipo “pô, falta de espaço”.

Raquel (21, PR, A): Mas carro grande é mais difícil de estacionar.

Todos: É...

Se puede verificar que en ningún momento se reconoce *nuestra* opción o la de los *nuestros* por un coche mayor para actuar de modo también intimidatorio en la *calle*. Siempre se intentan justificar estas elecciones con la buena razón de fondo familiar. En una especie de alquimia, el tamaño del coche deja de ser un problema entre los usuarios de la calle para volverse un problema *nuestro* a la hora de aparcarlo.

En la dimensión de las *habilidades-atribuciones del riesgo*, los entrevistados piensan que los *otros* no están preparados para conducir y las situaciones creadas por los malos conductores en la calle influyen en un cambio de ánimo que no deja de estar influido por la lógica de la cordialidad.

Leonardo (22, PR, A): Pelo menos eu mudo, não digo que eu troco de personalidade, mas eu mudo bastante. Mas eu não externo o que eu sinto dentro do carro. Eu xingo dentro do carro, se o cara faz uma cagada, “Filho da Puta”. Entendeu? Mas eu não grito, não buzino. [...] Aqui se buzina muito. Eu particularmente não gosto, porque meu pai me ensinou assim. Falou que não se deve buzinar.

El uso desmedido de la bocina se puede atribuir a otros factores del tráfico, sobre todo a la última categoría profesional predominantemente, pero no considerada la más irresponsable, impertinente y peligrosa: los motociclistas.

Raquel (21, PR, A): Os mais irresponsáveis de todos são os motoqueiros.

Leandro (21, PR, A): E eles não tão nem aí...

Raquel (21, PR, A): Eles acham que podem entrar em qualquer lugar.

Tamara (20, PR, A): É o extremo. [...] Cara, eles já passam buzinando.

El juicio predominante se ha mostrado muy distinto del defendido por la ley de preferencia a los más frágiles. Estos son vistos como obstáculos para la fluidez del tráfico, sobre todo en grandes ciudades donde, visto como algo cultural, “no se pueden parar cada vez que un peatón desea cruzar” un carril aunque el paso de cebra debería garantizar a los

peatones el cruce cuando el semáforo no funcione. Un agravante es la percepción de que tampoco los peatones respetan dichas zonas de cruce específicas. Además de no mirar a los lados, cruzan la calle de manera demasiado lenta. En este sentido, las habilidades exigidas para conducir un coche acaban siendo transmitidas a todo el sistema vial cuando los conductores identifican, por ejemplo, a ancianos y a niños peatones, como invasores y potenciales causantes de riesgo.

Leandro (21, PR, A): Se toda hora que alguém quiser atravessar a rua, a gente tiver que parar, ninguém anda.

Leonardo (22, PR, A): É cultural.

Raquel (21, PR, A): Tudo é culpa do motorista, impressionante. O pedestre pode assim, a faixa aqui e ele estar dois metros da faixa. Se você atropelar ele, a culpa é sua.

Gabriel (19, PR, B): Sim, nesses casos assim, eu acho que o motorista está sendo bastante vítima.

Seguir las Leyes de Tráfico estaría condicionado por la existencia de sanciones, principalmente en horarios de poco movimiento. Uno de los motivos recurrentes es el peligro de quedarse parados en un semáforo y estar expuestos a un posible robo, principalmente por la noche.

Leonardo (22, PR, A): Durante o dia eu obedeço todos os semáforos, agora de noite, dez horas da noite sem nenhum carro na rua, eu não vou parar porque eu sei que a violência aqui no Rio de Janeiro é absurda.

Rebeca (22, PR, A): O que eu observo muito também, pelo menos onde eu moro, é que durante o dia, mesmo com movimento e tudo, os motoristas de ônibus, se puderem, não respeitam o sinal.

En el escenario concreto de los accidentes fatales, es la imprudencia del conductor la que gana relieve aunque no es manifestada por la mayoría de los entrevistados. Principalmente, el alcohol y el exceso de velocidad, pero también el cansancio, el sueño y los ancianos jugarían un papel importante en las principales causas de accidente.

Rebeca (22, PR, A): Pra mim, tudo se resume a imprudência, que é dividida em vários tópicos, o uso de álcool, o excesso de velocidade, um motivo aparente...

Leandro (21, PR, A): Eu não acho que o álcool... Eu acho que os mais velhos...

Mabel (20, PR, B): Eu acordo muito cedo, então, 5 horas da manhã eu estou morrendo de sono. Eu pego o carro, eu tomo café, mas eu não tô cem por cento acordada. Eu vou acordando conforme eu vou chegando perto da...

Leonardo (22, PR, A): Dá sono. Meu irmão, por exemplo, bateu de carro na linha vermelha, porque ele acordou cedo para voltar de viagem para trabalhar, saiu de Rio das Ostras quatro e pouco da manhã, para chegar aqui umas sete e pouco para ir trabalhar. Aí o ar condicionado, colocou na MPB FM, aquela música bem lenta, bem calma. Dormiu e sofreu acidente na linha vermelha.

Mientras que existen diferentes estrategias para evitar estos problemas, como por ejemplo el café o la música animada, la imprudencia se basa en la vieja idea de que en Brasil las cosas están *“hechas para inglés ver”*. Así pues, las sanciones son superables, ya sea por la precariedad de la supervisión en muchas ciudades o por el agente de policía que espera por alguna oferta de soborno. Finalmente, superar las sanciones se justifica por el rol destinado al Estado, como entidad ausente y corrupta.

Rebeca (22, PR, A): Mas acho que um outro fator também é você conseguir burlar a fiscalização, seja por suborno aos policiais, enfim... As pessoas são multadas as vezes por excesso de velocidade ou alguma outra imprudência, subornam o policial, o policial aceita e ele se livra daquela multa achando que vai ser sempre assim. Sempre que tiver algum problema, ele vai conseguir se livrar da situação assim. Então, por a fiscalização não ser eficientemente aplicada, as pessoas também se deixam... Ficam mais soltas, mais livres para cometer...

Tamara (20, PR, A): A fiscalização no Brasil também é meio relativa. Eu acho que é muita máquina de fazer dinheiro, o DETRAN... Porque, por exemplo, onde eu moro tem uma rua toda esburacada, horrível, péssimo para andar. E tem lá um pardal, com velocidade de 60 quilômetros que ganha uma grana de multa e o que eles fazem com isso? E o IPVA que a gente paga todo ano e as estradas estão péssimas? Então, eu acho que é máquina de ganhar dinheiro, só isso. Multa pra eles é isso, não é fiscalizar, evitar acidentem nem nada...

Según los entrevistados, para conseguir las habilidades para conducir no sería necesario acudir a las autoescuelas. Normalmente, el aprendizaje comienza con algún familiar y esto puede llevar a flexibilizar las reglas hechas por/para *los otros*, además de transportar al universo del coche posiciones adoptadas en el universo social. Se trata, pues,

de un coche familiar, un ambiente o un ente doméstico desterritorializado que a menudo se usa para practicar y aprender a conducir en el tráfico.

Leonardo (22, PR, A): [...] A auto-escola te ensina a passar na prova, você aprende a dirigir mesmo é no trânsito. Meu pai me pegou, me trouxe aqui no Fundão para treinar e na volta ele, “Pô, volta pra casa”, aí Linha Amarela, aterro e vai pra casa...

Mabel (20, PR, B): Até o ano passado, meu irmão... Ele também estuda aqui no Rio, então, eu vinha trazendo o carro, ele vinha sentado do meu lado. Eu ia para casa, ele ia comigo, eu ia dirigindo, mas ele estava sempre do meu lado. Eu não dirigia sem alguém que soubesse dirigir do meu lado.

Otras habilidades se enlazan en la auto-movilidad y participan en las expectativas de las acciones de estos conductores. Principalmente en Río de Janeiro se ha adoptado la estrategia pública de sanciones rigurosas para hacer cumplir la Ley Seca. Para evitar ser penalizado en dichas acciones, los conductores que beben pueden consultar en su smartphones un perfil específico de Twitter en donde se detallan las ubicaciones de los controles policiales.

Leonardo (22, PR, A): Eles inventam um negócio no Twitter para você evitar a lei seca.

Raquel (21, PR, A): É. Eles avisam antes aonde tá.

Leonardo (22, PR, A): Já tem todo um esquema...

Todos: É....

El uso del teléfono móvil a la hora de conducir por parte del conductor no es una actitud unánime, pero sí común entre aquellos que ya están más acostumbrados al coche. El uso del dispositivo se ve intensificado cuando la persona cuenta con un sistema *bluetooth* integrado al vehículo. A pesar de la gran variedad de modos para mantenerse sociabilizado mientras se pasa tiempo en el coche, hay un gran rechazo por la influencia que los acompañantes puedan ejercer con sus opiniones y sugerencias.

Al cambiar roles, es decir de conductor a acompañante, los entrevistados afirman que no consiguen relajarse y que mantienen cierta vigilancia sobre el coche, el conductor y el tráfico a su alrededor. Asumen una postura discreta ante aquellos que conducen el coche

como estándar de un comportamiento anti-conflictivo en las esferas sociales cercanas. Además, con las sanciones de la Ley Seca, es común que el propietario del coche conduzca a la ida para ir a una fiesta, por ejemplo, y otro amigo que no beba lo haga a la vuelta.

Mabel (20, PR, B): Não dá pra relaxar [como acompanhante].

Rebeca (22, PR, A): É irritante.

Raquel (21, PR, A): Não, eu me meto, mas internamente...

Leonardo (22, PR, A): Internamente você fica apreensivo, mas...

Leandro (21, PR, A): Você olha pelo retrovisor, você fica atento mas fica quieto...

Rebeca (22, PR, A): Tem que ser uma situação extrema pra você dizer pra pessoa “pára”.

Este discurso lleva hacia un importante desfase entre las opiniones y los hechos. Los conductores/as *privilegiados/as*, bastante jóvenes y metropolitanos no se atribuyen seriamente los factores de riesgo y reproducen las posiciones sociales hacia la automovilidad culpando a los más viejos y a las categorías afines defensivas que actúan como profesionales, motociclistas o peatones. Pero luego se sienten incómodos a la hora de evaluar sus habilidades cuando llevan un acompañante y especialmente temen cuando van de acompañantes con gente de su edad.

En la tercera dimensión de la *apropiación-estructuración social*, no solamente el conductor de autobús, sino todos los que se clasifican como conductores profesionales están relacionados en las atribuciones de conflictos. Las furgonetas, por ejemplo, son vehículos que transportan una media de doce personas. La agilidad en maniobrar en el tráfico, la presión por coger el número máximo de pasajeros y la necesidad constante de parar, todo esto se percibe de modo bastante negativo por los conductores entrevistados. Complementando el grupo de profesionales, incluso al taxista se le ha considerado una *raza* desviada e independiente, una forma experimentada de neocolonialismo, seguido de una disculpa cordial en el caso que algún participante posea taxistas en su familia.

Leandro (19, PR, B) [Todos] Sim. Eles se acham os donos do trânsito, porque eles dirigem todos os dias. Então eles têm menos paciência do que nós, porque eles estão o dia todo fazendo aquilo ali, então vai cansando a pessoa. Deve ser isso...

Raquel (21, PR, A): Eles acham que tem o direito.

Gabriel (19, PR, B): Em geral eles são bem mais estressados, assim... Intensos no trânsito.

El principio jerarquizado aparece en la figura del *dueño*. Los profesionales son los dueños de la *calle*, aunque sin saber exactamente el porqué, desconfían de que su presencia habitual mezclada al estrés del trabajo diario contribuya a dicho comportamiento. Se percibe, por lo tanto, una subversión por la existencia de una clase *defensiva* sin acceso al coche privado que simbólicamente domina los juegos de acción en el tráfico.

Cuando enfrentados al desafío de sugerir soluciones para mejoras en el tráfico y formular propuestas de ciudadanía sobre el espacio público de circulación, la responsabilidad recae esencialmente sobre el Estado, la mejora del transporte público (sin sacar espacio al coche) y críticas a la estrategia del gobierno de rebajar impuestos para ampliar la venta de coches nuevos, una política que en última instancia permite que clases más bajas accedan al vehículo privado.

Rebeca (22, PR, A): A primeira ação devia ser trem na cidade inteira, porque não polui, é muito mais rápido leva muitas pessoas, para muitos destinos diferentes, ia diminuir bastante a quantidade de carros nas ruas. Ou então mudar o prefeito.

Gabriel (19, PR, B): No caso eu acho que assim, colocando isso que ela disse de uma forma geral, o essencial seria melhorar o transporte público que no caso poderia diminuir o número de carros no trânsito. Carros unitários.

Leonardo (22, PR, A): Eu não vejo o trânsito melhorando. A política do governo, da presidente, é IPI reduzido e vender carro. E a política do prefeito é tipo tirar pista do carro para BRT, BRS, BR não sei o quê [*pasillos de autobús*].

En las tres dimensiones analíticas aplicadas al perfil de estos jóvenes *privilegiados* metropolitanos, se verifica el papel central de la familia como puerta de acceso al universo de la automoción, como fuente de habilidades para la conducción del coche y como base de apropiación por parte del cumplimiento con un origen de clase. En términos de género, hay una gran diferencia destacable que se da en una mayor percepción de riesgos por parte de las mujeres.

### 3.2.2. GRUPO FOCAL II

- Local de realización: Universidad Federal de Río de Janeiro.
- Caracterización: Grupo de seis chicos, cuatro con una edad alrededor de los 20 años y dos alrededor de los 30 años. En términos de frecuencia en el uso del coche y pertenencia de clase, el grupo ha contado con cierta variedad. El chico de 30 años, por ejemplo, tenía las características más destacadas del tipo ideal *luchador*: sus padres poseen formación básica, su tiempo lo ha dedicado entre estudio y trabajo, vive en São Gonçalo, ciudad obrera cerca de Río de Janeiro, además de ser negrora única persona de color del grupo. Otro chico de 22 años también se clasifica como *luchador*. Los otros participantes poseían un nivel cultural heredado más elevado, componiendo un tipo ideal privilegiado, aunque de familia trabajadora e influenciados por la cultura de esfuerzo.

Participantes Grupo Focal 1: Chicos, Metropolitano, Predominancia Mixta						
Nombre	Carlos (H)	Carmelo (H)	Daniel (H)	Gaspar (H)	Haroldo (H)	Jacinto (H)
Edad	22	30	19	22	31	21
C. Postal Residencia	222565056	24715571	24426460	24410150	20260300	21930125
Ocupación Principal	Estudiante	Funcionario Universidade	Estudiante	Estudiante	Funcionario Universidad	Estudiante
Ocupación Secundaria	Professor	Professor Colegio	x	x	x	X
Estudios Madre	Medio	Fundamental	Medio	Medio	Superior	Superior
Estudios Padre	Superior	Fundamental	Superior	Medio	Superior	Superior
Profesión Madre	Casa	Casa	Jubilada	Artesana	Jubilada	Nutricionista
Profesión Padre	Ingeniero	Jubilado	Jubilado	Jefe de Ventas	Jubilado	Preofessor
Frecuencia conducir	Bajo	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Alto
Periodo de conducir	Fines de Semana	Indiferente	Fines de Semana	Indiferente	Fines de Semana	Laborales

Figura 23: Tabla de caracterización de participantes en el GF 2

Una aproximación dirigida a los asuntos tratados a lo largo de la entrevista expresa la opinión acentuadamente negativa que tiene este grupo sobre el tráfico vial. Dos factores



condicionarían esta posición: el tráfico como lugar de caos y de falta de respeto. Esta combinación retroalimentada caracterizaría el desorden de la circulación vial.

Como intento de profundizar en el vínculo entre caos y comportamiento cotidiano, la masculinidad aparece verbalizada, además de manifestarse por la gran familiaridad con que estos chicos entrevistados tratan el tema debatido. El coche serviría para potenciar el sentido de masculinidad mientras que, bajo tensiones comunes del espacio público, ofrecen el anonimato para que se practiquen comportamientos brutos hacia los otros usuarios de los sistemas viales.

Haroldo (31, PR, B): O motorista nunca deixa de ser quem ele é, mas algumas pessoas principalmente do sexo masculino se sentem mais homem, pega o volante e acha que é mais macho do que os outros. De um modo geral você não deixa de ser quem você é quando está no volante. A sua vida influencia bastante também. Seu cotidiano.

Carmelo (30, LU, A): Eu acho que o carro funciona como uma armadura que você se esconde lá dentro. Você vê uma pessoa fazendo uma besteira no trânsito, você passa e vê que é um senhor de 60 anos, um cara calminho. Você não imagina que a vida da pessoa seja aquilo ali que ele faz no trânsito. Outras vezes você vê alguns jovens ou outras pessoas e você imagina que sim. Mas no geral acho que não está ligado não.

Carlos (22, LU, B): Acho que o transito te faz chegar a sentimentos de extremo, dependendo da situação em que você consegue viver. Eu por exemplo tive situações que me deram medo ou raiva e o que me faz o carro é apenas o extremo da minha pessoa mesmo. Não tem variação de quem eu sou. Só consigo chegar ao extremo do meu sentimento.

La dimensión del *acceso-percepción* de la automovilidad muestra la calle, por parte de los conductores, como un espacio de intensa competición. Esto es el resultado de la combinación entre el caos y la falta de respeto. En la calle, el conflicto se ve como resultado de una sociedad esencialmente individualista, pautada por el tiempo como valor universal que, abundante en la prisa que se convierte en frustración, no deja de ser el retrato de un modelo de movilidad que promete una rapidez individualizada y termina por tener multitud de conductores en calles con atascos.

Carlos (22, LU, B): Aqui no Rio temos em comum isso de estar atrasado. Só que o transito atrapalha muito. Então realmente você sai no horário que você julga o

tempo justo para você chegar no local de destino e aí muitas vezes você pára num trânsito que te atrasa. Acho que o mundo moderno também é algo que faz com que a gente tenha pressa. É o mundo de coisas rápidas. A gente tá com o celular e se leva dois minutos para responder um negócio, você já está impaciente. É o mundo da pressa em que cada vez mais tempo é dinheiro.

La tensión entre los modelos jerárquicos e igualitarios se acentúa en los intentos constantes de recibir privilegios en detrimento de los que siguen las leyes de tránsito. Este problema de negociación aumenta cuando los conductores profesionales se comportan con superioridad, como si fueran los dueños de la calle.

Carmelo (30, LU, A): Eu vejo muitas pessoas cortando sem dar seta, indo por fora no acostamento... Essas pessoas estão indo pra casa, pra descansar. Qual a pressa? Acho que está na cabeça do cara que ele tem que chegar lá mais rápido que você.

Haroldo (31, PR, B): Geralmente os motoristas profissionais são os que fazem as piores coisas. Motoristas de ônibus e taxistas. Taxista deu sinal, pode estar na velocidade que for, vai parar ali mesmo. [...] Não sei se essa é uma falsa impressão, mas o profissional do trânsito se acha melhor do que o outro, então ele se acha dono do trânsito. É o caso dos taxistas, que por dirigir todo o dia se acha o dono do trânsito e pode sempre estar fazendo besteira, enquanto os ditos amadores não podem fazer essas besteiras.

Aunque algunos de los entrevistados utilizan a menudo el transporte público, piensan que es desordenado, insuficiente, peligroso e incómodo. Sería mejor si tuviera un confort suficiente como para dormir en los trayectos diurnos, por ejemplo, o para dedicar este tiempo a alguna tarea útil.

Daniel (19, PR, B): O ônibus é uma bagunça...

Carmelo (30, LU, A): Não tem transporte público suficiente. [Preferiria] ir pra casa de trem ou metrô. Até de ônibus, se fosse um tempo razoável... Acho que a gente anda de carro também por causa da segurança. Medo de ser assaltado.

Carlos (22, LU, B): É muito perigoso mesmo. Até o 485 mesmo é um ônibus craque de ter assalto. Não tem nenhuma segurança dentro do ônibus. Te mandam descer e você não sabe o que vão fazer com você.

Haroldo (31, PR, B): Segurança e conforto é o que as pessoas querem.

Jacinto (21, PR, A): Você vê que nossas respostas vão no mesmo sentido. O metrô é bagunçado, o ônibus é bagunçado, o sistema de rua é bagunçado. Tudo...

El transporte público se caracteriza por su deficiencia, incomodidad y falta de seguridad, haciendo del coche la mejor opción para la movilidad. A su vez, aquellos que tienen acceso al coche son capaces de experimentar un ambiente individualizado y simultáneamente suspender determinadas dinámicas de alteridad normalizadas socialmente. El establecimiento de una moral comprometida con los intereses inmediatos del conductor queda evidente en el siguiente fragmento:

Carmelo (30, LU, A): Por exemplo, se alguém me tratar mal aqui, talvez eu não vá xingá-lo eu posso não falar nada. Mas se ele me der uma fechada no transito eu provavelmente vá querer tirar satisfações.

Al conducir un automóvil, las habilidades de las personas mayores son cuestionadas pero su comportamiento consciente no les define como un elemento de riesgo. Las mujeres tampoco son vistas como conductoras cuidadosas, aunque se reconozca, irónicamente, el rol que se les ha dejado en la automoción. Es más, en relación al universo de conductores de coches, los chicos en la franja de los 30 años opinan con vehemencia que la conducción arriesgada está más vinculada a los varones jóvenes. Ya que los chicos más jóvenes entienden con cierta normalidad un comportamiento más acelerado en el tráfico como parte de una fase de la vida.

Carmelo (30, LU, A): Eu acho que de cada dez motoristas fazendo besteira no trânsito, se você passar e olhar, um deles é mulher e a maioria realmente é homem. Os que estão andando certinho são as mulheres. Antigamente tinha essa história da mulher e talvez era pior mesmo, não sei se porque era algo que tava na nossa cabeça, de que mulher dirige mal [...] Mas acho que os piores são os jovens. O idoso, por exemplo, sempre tem o cuidado em andar devagar. Ele sabe que tem menos reflexo, então anda sempre um pouco abaixo do limite. Isso pode deixar nervoso quem quer passar, mas fazer besteira, isso não vejo fazerem.

Haroldo (31, PR, B): O jovem é imprudência mesmo.

Carlos (22, LU, B): Não sei se é imprudência, mas meu irmão adora... Às vezes um cara ao lado dá uma aceleradinha a mais e já começa uma correria...

La dimensión *habilidades-atribuciones de riesgo* también se vinculan en los sectores profesionales que participan en la automoción. Por un lado consagra la idea de que las autoescuelas son ineficientes en la tarea de enseñar a conducir y, consecuentemente, de imponer un estilo universal de conducir. En la práctica, la formación real se da con algún familiar, así pues la autoescuela se transforma en un ritual burocrático.

Jacinto (21, PR, A): É consensual. As auto-escolas não te ensinam a dirigir. Elas te ensinam a passar na prova do Detran. Não sei se só na minha auto-escola, mas acho que é assim normalmente.

Haroldo (31, PR, B): Com todo mundo é assim.

Por otro lado, se acusa a los conductores profesionales de abusar y de ser peligrosos. Bajo la lógica de ir de prisa y de competir, los motociclistas terminan asociados a las actitudes más arriesgadas por conducir en las carreteras sin indicar sus movimientos. Si las áreas formales de vías y carriles *pertenecen* a los profesionales de vehículos grandes, los motociclistas terminan por apropiarse de aquello que no está reglamentado: el espacio entre carriles. Dicha percepción, verídica de indicios empíricos, revela también el grado de profunda internalización de un sistema de automoción existente como tal, apenas en razón de los coches.

Daniel (19, PR, B): Acho que é bem essa questão da seta parece que é algo perdido no ônibus. Motoboy também sempre faz muita coisa errada. Às vezes tem um carro fazendo direitinho pra entrar, mudar de pista, e vai a moto, passa atravessando. Moto principalmente faz as coisas erradas.

Carmelo (30, LU, A): Eu acho que a maioria dos motociclistas desrespeitam a lei como se fosse a coisa mais normal. Andar no meio das faixas é proibido, mas pra eles é normal. Se você se mete no meio deles, ele já passa com raiva, olhando e gritando como se aquilo fosse espaço deles.

Desobedecer las leyes es considerado una de las principales atribuciones de riesgo. Históricamente, la obligatoriedad del cinturón se ha vuelto un ejemplo simbólico en el cambio de conducta de los conductores. Fue a partir de finales de los años 90 que se hizo obligatorio su uso bajo estrictas normas de sanciones, multas y campañas de concienciación en diversos medios de comunicación. En la entrevista, los conductores que ya han cumplido treinta años se acuerdan que el cinturón no era obligatorio a la hora conducir para la generación que les antecedió. Aunque la libertad del comportamiento doméstico en el

coche haya sufrido restricciones por las leyes y las sanciones de tráfico además de nuevos elementos prescriptivos como alarmas que actualmente están incorporados en la electrónica del coche, sigue siendo común prescindir del cinturón en *mi barrio, mi calle* o en un pueblo. Esto ocurre aún sabiendo que una cantidad considerable de accidentes ocurren en proximidades.

Haroldo (31, PR, B): É tudo questão de conscientização. Eu lembro que quando comecei a dirigir ninguém usava o cinto de segurança. Aí o poder público fez uma campanha muito grande para o uso do cinto de segurança. [...] Eu já comecei dirigindo com cinto de segurança. Nunca dirigi sem. É uma questão de conscientização. Estavam conscientizando para usar o cinto de segurança.

Carmelo (30, LU, A): [...] as pessoas não usavam o cinto de segurança. Muita gente estava morrendo por falta do cinto. À vezes acidente bobo, de vagar, mas sem cinto. Um acidente a 60km/h você é projetado e vai morrer com certeza.

Daniel (19, PR, B): Tem carro que nem liga se estiver sem cinto.

Desde que el alcohol aparece como elemento de riesgo, se dibuja un paralelo entre la obligación de usar el cinturón y la Ley Seca, principalmente en ciudades como Río de Janeiro que cuenta con frecuentes campañas de información y sanciones. Se reconoce el papel de puniciones ejemplares aplicadas a los infractores, dado que el nivel de medio de la población es bajo y cualquier multa elevada se notaría, desde luego que se intenta evitar.

Carmelo (30, LU, A): As pessoas se conscientizaram, assim como a lei seca. Mas logo pensam “caramba, multa de R\$1900,00”. Isso te convence.

Carlos (22, LU, B): A possibilidade de perda te faz entender que certa coisa não é boa.

Haroldo (31, PR, B): O principal da lei seca não é nem o fato de prender, de pegar as pessoas. É mais o fato de consciência mesmo [...] O melhor seria que a consciência das pessoas falasse mais alto que o bolso. Isso vem do nosso histórico. Infelizmente é um país pobre, principalmente no ensino público, na educação das pessoas. A consciência da maioria vem pela dor e não por uma consciência de sociedade.

A pesar de frecuentes controles policiales, la costumbre de confraternizar socialmente – eventos que casi siempre provocan el uso del coche y el consumo de alcohol

– se mantiene ante la habilidad de usar las TIC y mantenerse informado acerca de los puestos de control. El propio uso de los aparatos tecnológicos por una juventud cada vez más necesitada al conectarse y desacreditada de las fatalidades, justifica que ocurran muchos accidentes.

Jacinto (21, PR, A): Funcionar até funciona, mas ainda vejo muita gente morrendo. Muita gente que bebe mesmo e depois sai de carro.

Daniel (19, PR, B): Ainda mais com o twitter da lei seca. O pessoal passa em um ponto e divulga no twitter. Todo mundo acompanha para ver aonde não passar e dar a volta.

Haroldo (31, PR, B): Se bobear o cara bebeu e está usando o celular para saber aonde está o controle da lei seca.

La tecnología termina siendo incorporada a la lógica del *malandraje* (chicos malos pícaros) ampliando las acciones hacia círculos mucho más extensos. El efecto en aquellos que se sienten saturados de esta lógica es la criminalización de dichos actos como condición de orden. La solución inmediata estaría en elevar la vigilancia informática y punir aquellos que ofrecen información que previenen los puestos de control.

Haroldo (31, PR, B): Na minha opinião, não quem olha, mas quem posta, está cometendo um crime. Tá colocando uma informação pra você burlar o controle.

Carlos (22, LU, B): No fundo, então quem olha também está cometendo.

Haroldo (31, PR, B): Falta também a questão da fiscalização do poder público na informática. Você chegar lá e punir o cara que postou. Você está informando com o objetivo de burlar a segurança pública.

Ante la sanción electrónica, los aparatos de navegación digital ganan legitimidad para prevenir que *seamos* injustamente multados, como en situaciones donde la ingeniería de tráfico haya infravalorado los límites, ya que ahí el Estado se beneficia de multas como fuente de ingresos; o el peligro de la calle que exige ignorar los semáforos.

Jacinto (21, PR, A): Todas essas tecnologias podem ser usadas para ajudar ou para atrapalhar. O próprio GPS hoje em dia tem uns programinhas que você baixa e ele marca todos os radares. Aí a pessoa vai a 80km/h no radar e dois via a 200km/h.

Haroldo (31, PR, B): Isso acontece também por causa do exagero do poder público que limita a 60km/h um lugar que poderia ter uma velocidade bem maior. Bota radar de madrugada, pô? Quem é louco de parar em certas vias de madrugada? Você tem que passar! Outro dia, uma amiga da minha mãe, deu sinal vermelho no Maracanã, eram 23 horas, ela sabia que tinha radar mas desconfiava de um cara que tava parado ali. Então ela tinha que escolher entre levar multa ou ser assaltada. Então falta bom senso. Falta o objetivo do radar. Dá a sensação de que ele está ali para arrecadar, não para prevenir acidente. Então você usa a tecnologia para burlar, por que você já está se sentindo burlado.

La apropiación del coche y de los varios artefactos tecnológicos entra en diálogo constante con la estructuración social. Siempre que se vuelve a una esfera humana de controles y decisiones, se establece la desconfianza de que las leyes poseen brechas para beneficiar aquellos que tienen la condición de apoderarse de una situación. Se les preguntó a los entrevistados qué había ocurrido en un reciente accidente en donde se vio involucrado el hijo del hombre hasta entonces considerado el más rico del país, Eike Batista, que con su Mercedes-Benz deportivo atropelló y mató a un trabajador pobre que volvía a casa en una bicicleta. Las opiniones mezclan la impunidad aristocrática con la impunidad mercantilizada y corrupta.

Moderador: Vocês acompanharam o caso do Thor Batista?

Carlos (22, LU, B): Ali o money falou mais alto. Infelizmente.

Carmelo (30, LU, A): Essas coisas, quando acontecem com quem tem dinheiro... A multa para eles... R\$2000,00 não significam nada. Aí ele vem com bom advogado. A lei tem brechas. Você já tem certeza de que o cara vai sair impune.

Daniel (19, PR, B): Molha mão de um aqui, molha mão de outro ali.

Carmelo (30, LU, A): São nomes... filhos...

En realidad, esta lógica de poderes se transmite de formas variadas. Se reconoce, por ejemplo, que conductores profesionales pasan a reproducir una serie de estructuras y procesos de dominación social e intentan subvertir un determinado orden tanto social como laboral: si el patrón manda en el conductor, este pasa a mandar en el espacio por donde conduce. Es así un diligenciamiento de las agencias que se traduce en desorden y accidentes distribuidos entre todos los factores del tráfico vial.

Carlos (22, LU, B): E esse BRS (carril especial para autobuses) deu liberdade muito grande aos ônibus. Por exemplo, lá na minha rua, na Prudente, tem a pista de ultrapassagem e a pista dele mesmo, à direita. Parece que agora, como eles têm o direito na ultrapassagem, eles mudam para as duas pistas. Então se você não prestar atenção... Quem manda ali é ele!

Las vías de transporte como espacio de negociación entre sus usuarios comportan asimetrías, incluso en la categoría de conductores no profesionales. Los coches nuevos son más respetados, los viejos más peligrosos y los grandes más temidos. El nivel cultural heredado evidencia una diferencia relevante en la precaución con coches más antiguos. Mientras el joven con un perfil más cercano al defensivo condiciona su recelo al hecho de que un coche viejo puede dañar mucho más lo suyo que sufrir daños el mismo, el chico con un alto nivel cultural heredado y con opiniones más conservadoras indica que los coches viejos o poco cuidados representan imprudencias y oportunismos para involucrarse premeditadamente en un accidente.

Daniel (19, PR, B): Carro novo é bem respeitado.

Carlos (22, LU, B): Respeito mais um Fusca do que um carro novo porque se bater, vai acabar com o meu não com o dele.

Haroldo (31, PR, B): Quem tem carro velho é mais imprudente. Ou melhor, quem tem um carro mais mal tratado é mais imprudente. Muitas vezes por que ele ganha uma vantagem em cima do carro novo também, questão do dinheiro do seguro.

Carlos (22, LU, B): Carro grande também tem aquela questão de intimidar. As pessoas mesmas dizem às vezes “vou comprar um carro enorme para empurrar essa gente”. Carro grande intimida. É como o ônibus que intimida, que vira quando quer virar. As pessoas de carro grande intimidam...

Cuidar el coche involucra muchos matices. Primero, la idea racional de no depreciar un bien material que probablemente haya sido adquirido con dificultades y en un futuro será vendido de acuerdo con su estado de conservación.

Carlos (22, LU, B): Pra mim isso é importante porque um dia vou vender o carro e quanto melhor o estado dele, melhor pra mim, se não o preço pode baixar. Então a preocupação de alguém encostar, medo de amassado, é esse tipo de prejuízo que eu possa ter. É dinheiro, né?!



Carmelo (30, LU, A): Um arranhão, uma batida ou perda total é mesma coisa pro dono do carro. É prejuízo. O cara vai brigar do mesmo jeito.

Haroldo (31, PR, B): Se o cara tiver seguro, perda total é até melhor.

Segundo, los procesos de individuación y la dotación del coche como entidad doméstica requiere valoraciones a la hora de cuidarlo. El coche representa tanto a una persona que no quiere ser reprochada socialmente como a la *mujer* que le acompaña al salir. Así que tiene la connotación de transgresión íntima y corporal.

Carmelo (30, LU, A): Pro homem o carro é como se fosse a mulher dele. Então se você está andando com sua mulher na rua e alguém passou a mão nela, você vai se doer. Com o carro é a mesma coisa... É uma segunda mulher.

Carlos (22, LU, B): Eu não tenho isso, mas tipo meu irmão esses dias tava com um arranhão no carro. Ele pegou um esmalte pra pintar o carro na cor do arranhãozinho que ficou.

Daniel (19, PR, B): É o cuidado mesmo. A pessoa é muito apegada ao carro.

Carlos (22, LU, B): Tudo que é seu você quer cuidar bem. Se eu quebro meu celular eu quero morrer. Você quer as coisas íntegras.

El mismo joven que demuestra mucho aprecio por sus bienes, encarna la disolución del protagonismo del coche hacia el smartphone. El coche pierde en general su esencia en la vida cotidiana ya que sus exigencias se basan en la puntualidad y el ahorro, pasando a ser visto más bien como una alternativa de ocio. En ese sentido, y a pesar de toda la insatisfacción por la incomodidad y el peligro de los transportes públicos, los elementos fundamentales en la motilidad son la zona de residencia y el acceso a medios alternativos de transporte.

Consecuentemente, las soluciones para el tráfico residirían en un gobierno más empeñado en desarrollar un sistema de transporte público de calidad. A pesar de que los factores profesionales que componen las entidades de transporte colectivo sean considerados parte relevante del problema general del tránsito, nadie sugiere un mundo ideal en donde todos utilizan el coche y prescinden de otros medios. Lo que de fondo se cuestiona es el modelo de circulación pautado por la automoción, cuando en realidad el coche debería ser apenas un accesorio más dentro de otro sistema.

Carlos (22, LU, B): De todas as coisas que resolveriam, acho que seria um transporte público de qualidade.

Carmelo (30, LU, A): Em relação à imprudência, eu acho que a educação. Em relação à desordem urbana, colocar pessoas competentes. [...] Mas o cara vai sair daqui, mora aqui, e vai pra Copacabana para beber com os amigos e não tem transporte de qualidade pra ele voltar. Então ele justifica o uso do carro porque não tem transporte para ele voltar.

Daniel (19, PR, B): Mais transporte público mesmo, que aqui no Rio é horrível. Essa questão de menos carros é o problema por que o que eles querem é vender carro. Todo ano lança carro novo, muda uma peça e a pessoa quer comprar.

Haroldo (31, PR, B): Isso é interessante, porque há um estímulo à compra de carro e não há estímulo para o uso do transporte público.

Esta percepción de fondo crítico está relacionada junto con otra que no demoniza ni a peatones ni a motociclistas y es más sensible a los riesgos del tráfico. Los riesgos de la motocicleta se deben a que necesita inserirse en un ambiente diseñado para coches y luego debe encontrar un espacio suficiente para ella. Generan una yuxtaposición peligrosa entre la normativa y la improvisación que permite al menos que parte del sistema de transporte funcione bajo la lógica de la prisa y de la aceleración.

Esta entrevista evidencia el malestar hacia un espacio público y el comportamiento de aquellos que pueblan y administran este espacio. El acceso al coche es visto como necesidad en un espacio ya saturado de coches y de baja calidad ambiental, pero corresponde a marcadores de género (masculinidad) y de confort en contraste con el ambiente exterior deteriorado.

Los conductores más experimentados evidencian la imprudencia de los más jóvenes y la picardía (malandraje). Aunque el peligro no se resume en los accidentes sino en el mismo espacio público en donde el coche sirve como armadura.

En el eje de habilidades y atribuciones de riesgo aparece un conjunto de elementos. Lo destacado es el consumo de alcohol en períodos de ocio, ya que el coche es necesario para poder llegar a las fiestas o a las confraternizaciones. Este acto arriesgado pasó a ser duramente sancionado desde la Ley Seca, transformando las nuevas tecnologías (móviles, twitter) en herramientas para escaparse de dichos controles. Así el Smartphone pasó a funcionar como artefacto de subversión legal y factor agregado de riesgo.

El conflicto entre la lógica jerárquica y la conformación igualitaria del tráfico vial provoca un segmento importante de argumentos. Además de las ventajas que uno alcanza a través de las TIC, el coche es apropiado para mantener un espacio de privilegio y un dominio patriarcal. En el competitivo espacio de la calle y las prisas de la vida moderna, se produce una intensa disputa con conductores profesionales que se portarían como dueños de la calle. La percepción de los entrevistado de clase más *privilegiada* hace hincapié en los coches viejos como un peligro adicional, algo que los *defensivos* no llegan a cuestionar.

Aunque las prácticas de apropiación de artefactos y de lugares corresponda a una dinámica social ya existente, la vida en una zona metropolitana colapsada, como es el caso de Río de Janeiro, produce el deseo de contar con alternativas de transporte público para mejorar la motilidad.

### 3.2.3. GRUPO FOCAL III

- Local de realización: Universidad Estatal de Río de Janeiro.
- Caracterización: Esta entrevista tenía como objetivo el perfil de las conductoras *privilegiadas* en la franja de edad de los 30 años. Para que el grupo no se quedara limitado a cuatro participantes, fueron incluidas dos mujeres de 44 y 45 años que compartían semejantes características socio-culturales con las otras entrevistadas más jóvenes, pero con la diferencia que ya son madres, casadas y sus niveles culturales superan con preeminencia el nivel cultural de procedencia. En comparación a otros grupos de discusión, estas entrevistadas poseían individualmente las más elevadas concentraciones de nivel cultural y económico, además de tener experiencias a la hora de conducir en ciudades de diferentes tamaños y carreteras interurbanas.

Participantes Grupo Focal 3: Chicas, Metropolitano, Predominancia Privilegiado						
Nombre	Laura (M)	Paloma (M)	Tania (M)	Marta (M)	Adela (M)	Ada (M)
Edad	30	31	29	45	44	33
C. Postal Residencia	22793320	29070855	-	20779350	27700000	36033220
Ocupación Principal	Estudiante	Psicologa	Estudiante	Psicologa	Professora	Investigadora
Ocupación Secundaria	X	Estudiante	X	x	Superior	Actriz
Estudios Madre	Superior	Fundamental	Superior	Fundamental	Medio	Medio
Estudios Padre	Superior	Medio	Superior	Medio	Fundamental	Superior
Profesión Madre	Professora	-	Pedagoga	Jubilada	Professora	Enfermera
Profesión Padre	-	Jubilado	Director Colegio	Jubilado	Tecnico Contabilidad	Piloto Avión
Frecuencia conducir	Alto	Bajo	-	Alto	Alto	Bajo
Periodo de conducir	Indiferente	Fines de Semana	-	Indiferente	Indiferente	-

Figura 24: Tabla de caracterización de participantes en el GF 3

El grupo de conductoras *privilegiadas* ha utilizado sobre todo sensaciones y sentimientos para definir el tráfico vial: estrés y tensión. Luego, la experiencia en el tráfico incorpora estrategias para que esta condición sea más amena a partir de contactos con el exterior, cuando sea atractiva o cuando se vea el coche como un refugio. No solo el acceso

al coche influye claramente en la percepción de la automovilidad sino que también desempeña un rol importante en el acceso a los lugares por donde pasar.

Laura (30, PR, A): A paisagem acalma, alivia. Eu tento olhar o máximo para fora do carro, para a paisagem. Pegar um engarrafamento na Lagoa. É lindo pegar um engarrafamento na Lagoa.

Adela (44, PR, A): Mas eu não ando na Zona Sul. Só pego engarrafamento na Zona Norte. Então é uma paisagem urbana. [...] Não tem praia, nem lagoa.

La tensión causada por la prisa aumenta gracias a la imprevisibilidad que caracteriza lo cotidiano y de aquellos que dependen de la movilidad para cumplir un gran volumen de tareas diarias. Aquí, además del perfil personal de cada uno para conducir a diario en atascos, también inciden las expectativas de mejores o peores días que se transforman en cargas o descargas anímicas del conductor en relación a los obstáculos que enfrenta en una economía universal del tiempo. En la ciudad, una conductora el lunes se porta como una *lady* (señora) mientras que el jueves ya lo hace de manera mucho más agresiva. De manera diferente le ocurre a una conductora que necesita ir por carreteras interurbanas a menudo, ya que el lunes acumula los camiones del fin de semana y los días siguientes el tráfico será menor. Los impedimentos a una buena fluidez son la tragedia cotidiana en sí misma.

Laura (30, PR, A): Você planeja mil coisas pra fazer antes de sair de casa. Aí sai em cima do horário e qualquer sinal que pega, qualquer parada já é tensão, estress, achar que vai chegar atrasada. [...] É uma tragédia! [...] Na segunda eu saio uma lady. Na quinta eu fecho mesmo, eu não dou passagem mesmo, xingo...

Tania (29, PR, A): Acho que a questão é a indefinição. Você não tem como prever seu dia-a-dia, quanto tempo você vai demorar pra chegar em algum lugar. [...] O tempo é precioso. Ali, qualquer anteparo, qualquer pessoa que entrar na frente é um obstáculo...

Adela (44, PR, A): Segunda-feira tem muito caminhão comigo na estrada. Minha paisagem é caminhão, caminhão, caminhão... Cheiro de embreagem. Segunda é o auge do estress e sexta-feira já sei que vai parar para o sábado e o domingo. Mas é coisa de estrada...

A pesar de esta constatación negativa acerca del tráfico, se reafirma de manera casi confesional el rol afectivo del coche entre los brasileños, apasionados por coches, dentro del sistema vial en donde participan factores cuyos roles aparecen muy bien sedimentados.

Los conductores profesionales y de coches grandes serían muy intimidadores, mientras que los coches viejos, los ancianos e incluso las mujeres despiertan miedo por la sensación de tener algo fuera de lugar. Todos pueden acabar influyendo directamente en la pérdida de tiempo o en la competición directa por la circulación.

Laura (30, PR, A): O trânsito é um jogo. Cada um tem um papel e sabe exatamente como jogar. O motorista de ônibus vai correr, vai te fechar. Aí você nem compete [...] Se for um taxista também. É um jogo e a gente joga nas regras do jogo [...]. Mulher e o idoso. Bate o olho e fala que vai ter problema. [...] Eu fico preocupada quando é um carro muito velho. Eu penso “se esse bate no meu carro, não vai ter dinheiro pra pagar”. Esse eu deixo passar.

Marta (45, PR, A): Vou confessar que tenho medo quando é um carro muito velho e também tenho medo quando é um carro muito grandão, muito possante. Penso que deve ser um metido a besta e melhor deixar ir embora senão vai vir de marra pra cima de mim.

Tania (29, PR, A): Tem um certo estereótipo do motorista de ônibus, do taxista...

Marta (45, PR, A): Agora é verdade que brasileiro é apaixonado por carros.

Todas: É sim, é verdade.

Los motociclistas, a su vez, también son interpretados como elemento perturbador en el tráfico, pero no despiertan el mismo rechazo de otros factores, principalmente porque no llegan a impedir el flujo de los coches, no constituyen un obstáculo.

Adela (44, PR, A): Tem motoboy também.

Tania (29, PR, A): Motoqueiro é outro estereótipo mesmo.

Marta (45, PR, A): Escutou uma buzina, cuidado que é motoqueiro.

Es exactamente la habilidad de moverse con agilidad para superar las distancias y el modo de seguir las normas que se confluye con las situaciones de riesgo. La existencia de carriles libres y en buena condición es visto como la oportunidad de recuperar tiempo, independientemente de los límites establecidos por la Ley de Seguridad Vial. Es consensual el hecho que las leyes se cumplen solo cuando se piensa que ignorarlas puede provocar una punición, como es en el caso de la sanción electrónica, a la que uno se empieza a acostumbrar, saber donde está ubicada y así aplicar un límite de percepción del riesgo para

todos los otros momentos en que uno no se sienta vigilado. La desobediencia a las leyes está aceptada como algo característico del brasileño. Incluso la violencia internalizada en el espacio público se puede percibir como riesgo y suspender el juicio propio de infracción cuando se ignoran los semáforos por las noches.

Laura (30, PR, A): A lei acaba localizada, porque não é em todo lugar que tem radar. Você corre, desacelera, corre, desacelera.

Tania (29, PR, A): Nossa relação com a lei no Brasil infelizmente é complicada.

Adela (44, PR, A): Eu começo a decorar onde estão os radares. [...] À noite a gente já aprendeu que não pode para. Você põe tua vida em risco.

Laura (30, PR, A): Que nem a violência... Se falam “você vai ser assaltado, você vai ser assaltado”... Ninguém ia mais sair de casa à noite. Então eu nem penso. Minha mãe pergunta como eu saio de casa à noite. Eu digo que é porque eu não penso, porque se eu pensar eu não saio.

La violencia general en la calle y el peligro que se siente a la hora de conducir el coche se mezclan en una misma sensación de miedo. El Estado aparece como la entidad más responsable por la búsqueda de soluciones mientras uno mismo desarrolla estrategias amnésicas para poder salir a la calle y seguir con la rutina. La preocupación más aguda e inevitable son los hijos, en el caso de las madres.

El rol de las autoescuelas se trata simplemente como un ritual burocrático. Gestos teatrales que uno necesita entrenar para aprobar los exámenes y después en la calle se deben aprender los gestos que verdaderamente funcionan en el juego del tráfico vial. Las conductoras afirman que llegaron a la autoescuela sin saber conducir, evidenciando que el coche es un marcador masculino. Además, en cuanto a las habilidades que se adquieren conduciendo el coche, se pone en evidencia la rotura generacional (aunque la amplitud de edad en el grupo no supera los 15 años) caracterizada por la sumisión de la mujer.

Laura (30, PR, A): Depois que eu fui pra auto-escola, treinei o teatro e passei na prova. Porque aquilo tudo é um teatro.

Adela (44, PR, A): Eu fui pra auto-escola, aprendi a dirigir, mas com meu ex-marido era complicado. Depois aprendi na marra, tomando confiança e andando... aprendi na marra. Tirando carro da garagem e andando... Marido é um caso sério...

Las conductoras más integradas con el coche cambian hacia una postura más cautelosa cuando el foco de las acciones vuelve a sí mismas y a los *nuestros*. Emergen la familia, los niños, la educación, el cuidado y el cambio de conducta incentivado por leyes y sanciones más rigurosas, tanto en cuestiones de aparatos de seguridad (cinturón, sillas para niños...) como en consumo de alcohol. Para este perfil, no se trata de conducir el automóvil como potenciador de riesgos por asociarse a la búsqueda de aventura y sensaciones de velocidad. Es, más bien, el paradigma del tiempo como valor universal que necesita orientar la paciencia y negociar las reglas de circulación. Se nota la naturaleza del cuidado y también del instinto maternal, cuando se debate el uso obligatorio del cinturón.

Moderador: Vocês usam o cinto de segurança?

Todas: Sempre!

Laura (30, PR, A): Virou um hábito.

Marta (45, PR, A): Nós ensinamos as crianças.

La implementación de la Ley Seca para reducir a cero la ingesta de alcohol antes de conducir ha cambiado las costumbres de ocio de las conductoras entrevistadas, que reconocen principalmente el rol del control para reducir la peligrosa mezcla entre alcohol y conducción.

Laura (30, PR, A): Até ser totalmente proibido, eu tomava um ou dois copinhos de cerveja e dirigia sim. Não vou mentir. Chegava a tomar caipivodka...

Adela (44, PR, A): No Rio funciona, mas no interior não. Falo com meus familiares e dizem que lá não tem blitz.

Muy notable es la percepción de que los aparatos tecnológicos como la telefonía móvil se están transformando en los principales peligros en los accidentes de coches, pero como son decisiones establecidas por uno mismo, se transforman en un peligro totalmente desprovisto de miedo. A pesar de las multas que no favorecen en algunos casos, la relación con los aparatos móviles es percibida como un vicio propio de un estilo de vida.

Adela (44, PR, A): A gente está conseguindo sair, corrigir um problema sério que é do álcool e volante, só que a gente está trocando pelo celular.

Laura (30, PR, A): É um problema grande mesmo.



Tania (29, PR, A): Com certeza [...]. Porque a gente tem esse valor também de estar sempre disponível. A gente tem que atender sempre o telefone.

A pesar de intentar evitar las sanciones, principalmente aquellas consideradas más severas de la Ley Seca, se da poca credibilidad a la jurisdicción en los casos de accidente. A esto se suma la opinión de que unos siempre poseen más recursos que otros para salir impunemente de procesos judiciales, tal es el caso de Thor Batista, *hijo* del *dueño* de una gran empresa y que se establece como *dueño* de una circunstancia fatal en la que un trabajador ha muerto.

Adela (44, PR, A): [...] quer matar alguém? Atropela!. Por que você não conhece nenhum que esteja na cadeia. Vai responder processo, ser chamado vinte mil vezes, e tem algum deles na cadeia? Não! Você acha que o Thor Batista vai parar na cadeia?

Paloma (31, PR, B): Não vai mesmo!

Este juicio de impunidad legal en el tráfico vial no esta restringido a una alta élite, sino que permanece en todo el funcionamiento de las clases privilegiadas que perpetúan un tipo actualizado de la inmunidad aristocrática. Se reconocen una serie de diferencias regionales, en donde Río de Janeiro ha internalizado reglas más igualitarias y otras localidades regionales aún funcionan con costumbres patriarcales alejadas del control del Estado. La solución inmediata para acabar con la impunidad estaría en la propia ley para incentivar el fin de una visión fatalista y casuística de los accidentes y punir con rigor todo aquél que supera los límites determinados por la jurisdicción vial.

Ada (33, PR, B): Eu escutei lá em Juiz de Fora, [...] um cara atropelou uma pessoa na rua, assim, e foi preso. A família desse motorista preso que atropelou pagou a fiança. Simplesmente, esse motorista que é criminoso por ter atropelado, chegou em casa e foi recebido com um churrasco pela família. Isso denuncia de como as pessoas vêm a vida dos outros. Uma desvalorização, desconsideração... Como que alguém vai receber assim com churrasco? Que é isso? Matou uma pessoa? Por mais que não tivesse culpa...

Adela (44, PR, A): Acham que atropelar é matar por fatalidade. Tem que ir para a cadeia e pronto!

En términos de la estructuración social que dialoga con los procesos de apropiación en la auto-movilidad, es importante identificar la relación de las conductoras con los peatones y la difícil aceptación de que la ley, en este caso, prioriza el usuario más frágil en el sistema vial. El peatón suele ser visto en la base de la pirámide social y automáticamente es lanzado a la base de la pirámide en el sistema de la auto-movilidad, aunque la legislación vial le dedique prioridad. De ahí el conflicto entre la lógica del sistema vial y la lógica jerárquica social que transforma la preferencia de aquel que está abajo en una gentileza cedida por aquel que está arriba.

Adela (44, PR, A): Ah, eu sou obcecada com pedestres. O pedestre é soberano. A lei o protege. A lei protege o mais frágil.

Laura (30, PR, A): Legalmente e na prática. As leis de trânsito dizem que a preferência é do pedestre.

Marta (45, PR, A): Quando atravessam na frente do meu carro, ah vá... Eu fiquei muito marcada pela fala de uma pedestre. [...]Eu tenho o cuidado de esperar. Então vinha uma idosa, eu esperei e fiz sinal para ela passar. E ela disse “é, quem está de pata de borracha espera”. Eu fiquei “p” da vida. E fiquei marcada por isso. Eu cheia de gentileza e tive que aturar desaforo de uma idosa! Eu trabalho com idosos, entendeu? Eu me senti ultrajada.

Enlazada a la idea de que las campañas informativas y las puniciones pueden hacer que todos estén más atentos a cualquier regla, subyace la necesidad de educación para los *otros* en un proceso que se extendería más allá de la instrucción para conducir.

Marta (45, PR, A): Eu acho que há muitas campanhas que funcionaram. A gente falou aqui do cinto de segurança. Essas campanhas eu acho que elas funcionam.

Laura (30, PR, A): É que antes de educar essas pessoas, vai ter que mudar a lógica de como elas estão sendo sujeitadas. Como é que você vai ensinar uma pessoa a dirigir devagar se ela cultua ganhar tempo? Como é que você vai pedir para que respeitem isso ou aquilo se é a competição o que move as nossas ações humanas?

Paloma (31, PR, B): Educação é algo de longo prazo.

Las experiencias obtenidas en variados lugares con estilos de vida distintos prestan ayuda a la hora de inhibir la opción única por el coche como medio de transporte para

aquellas personas en condiciones de poseer uno. Sea en ciudades brasileñas que han estructurado los autobuses más ágiles como mejor opción al tráfico de coches, sea en países con tradición en el transporte público de masa, dichas experiencias cambian el modo de usar los medios para moverse, además del tema educativo, creen que ahí reside la solución para los problemas de tráfico.

Tania (29, PR, A): Acho que investimento na qualidade do transporte público. Se você compara com outros países, a diferença que é isso aqui...

Adela (44, PR, A): Não entra na minha cabeça, principalmente agora depois de morar no interior, que cada um tem que tirar seu carro da garagem para ir ao trabalho. Isso é bizarro!

Laura (30, PR, A): Apesar de gostar de dirigir, eu abriria mão do carro. Tive a oportunidade de morar em outros lugares onde não era preciso um carro, e eu fazia questão de não usar.

Ada (33, PR, B): Não precisa de estacionamento...

Laura (30, PR, A): Pode falar no celular à vontade. Pode encher a cara...

Este grupo de conductoras con la combinación más elevada de capital económico y cultural enfoca la importancia del tiempo enmarcado en las tareas cotidianas, siguiendo el modelo que define la raíz de distinción entre *defensor* y *privilegiados*, en donde necesitan optimizar el tiempo de estos y no viceversa. Es esta inversión práctica que ocurre en la calle y acaba funcionando como motor en las tensiones vividas en el tráfico vial.

### 3.2.4. GRUPO FOCAL IV

- Local de realización: Universidad Federal Rural de Rio de Janeiro.
- Caracterización: Grupo de siete conductoras entre los 21 y 24 años, estudiantes cursando una carrera nocturna de la Universidad Federal Rural de Río de Janeiro, Universidad recién creada para incorporar estudiantes de clase *defensiva* a la educación superior pública. La mayoría de las participantes tiene la experiencia de transitar tanto en zonas céntricas como periféricas más pobres (dado que la universidad está ubicada en la zona de Nova Iguaçu, zona bastante poblada pero lejos de las zonas cariocas privilegiadas) y se dedican tanto a los estudios como a trabajos diurnos. Poseen capital económico suficiente como para acceder a un coche y la mayoría están superando a sus padres en términos de nivel cultural en su trayectoria personal.

Participantes Grupo Focal 4: Chicas, Metropolitano, Predominancia Luchadora							
Nombre	Alicia (M)	Beatriz (M)	Irene (M)	Juana (M)	Leticia (M)	Regina (M)	Teresa (M)
Edad	21	23	21	23	23	24	21
C. Postal Residencia	26600000	22790714	25510262	26311010	12280020	23052540	21645522
Ocupación Principal	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante
Ocupación Secundaria	Agente Aeropuerto	Engargada Atendimento	Atención a cliente	Agencia de Viajes	Prácticas	X	Prácticas
Estudios Madre	Superior	Fundamental	Medio	Fundamental	Superior	Superior	Medio
Estudios Padre	Medio	Medio	Superior	Fundamental	Medio	Medio Tecnico	Superior
Profesión Madre	Pedagoga	X	X	X	Professora	Professora	x
Profesión Padre	Funcionaria Publica	Industria	Bancario	Jubilado	Militar	Mergulhador	Encargado
Frecuencia conducir	Bajo	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Alto	Bajo
Periodo de conducir	Fines de Semana	Indiferente	Indiferente	Fines de Semana	Indiferente	Indiferente	Fines de Semana

Figura 25: Tabla de caracterización de participantes en el GF 4

La percepción del tráfico por parte de este grupo se resume al caos ya que hablamos de una zona metropolitana como Río de Janeiro y se extienden a ciudades más pequeñas, capaces de preservar cierto respeto mutuo a una vida más arraigada en la comunidad y en

la proximidad con los lazos personales en contraste con el egoísmo anónimo de la metrópolis.

Juana (23, LU, B): Caos! Aqui no Rio caos, porque são muitos carros, muita gente buzinando e aqui não há respeito. As pessoas vão tricotando o trânsito mesmo, as motos passam no meio, tudo muito misturado, muito desorganizado.

Beatriz (23, LU, A): Caos total! Caos resume. Ainda mais que eu só dirijo em horário de pico. É vindo para a faculdade, que é a hora quando está todo mundo saindo do trabalho. Sexta-feira então... É perder o primeiro tempo de aula. É nesse ponto.

Leticia (23, PR, A): Ah eu conheço dois trânsitos diferentes [...] Eu vim de uma cidade do interior [...] Quando eu comecei a dirigir era mais tranquilo, as pessoas respeitavam. Tinha aquilo de você parar para o pedestre quando ele ia atravessar a rua [...]

Teresa (21, PR, B): [...] Para mim o caos é gerado pelo egoísmo das pessoas. Todo mundo quer chegar mais rápido, todo mundo tem o direito maior de chegar mais rápido. Por isso tricota, faz tudo, grita, xinga, discute. É falta de respeito total...

En general, las conductoras entrevistadas utilizan el coche como opción de ocio en los fines de semana o para realizar actividades secundarias entre semana. Así, aunque tengan una apreciación negativa acerca del tráfico, el coche en sí, su premisa de flexibilidad, la sensación de conducirlo y el sentimiento de seguridad, sostiene la preferencia por la automovilidad. El coche en su ambiente interior es capaz de generar calma, confort o incluso felicidad en las conductoras entrevistadas.

Una joven de clase más *privilegiado* incluso diserta sobre la analogía del coche como un hijo, pues además del espacio de confort y de libertad, incurre en el cuidado y en la manutención.

Jéssica: (23, LU, B): Olha, eu sinto um prazer muito grande, eu gosto muito de dirigir. Eu me sinto livre, me sinto confortável, me sinto calma...

Beatriz (23, LU, A): Além de tudo eu me sinto segura, além de estar feliz me sinto segura. Eu me sinto feliz, eu me sinto bem [...].

Alicia (21, LU, B): Para mim o carro significa mobilidade. [...] De ônibus você tem que esperar, não sabe a hora que ele vai passar. Com carro não, você já vai entrar no carro e já pode calcular o tempo que você tem para chegar naquele local.

Leticia (23, PR, A) Para mim o carro é um segundo filho. É como meu pouso de liberdade, é o único lugar que você sente pra dirigir. [...] Eu sento, coloco uma música e apesar de eu estar prestando atenção no trânsito, aquilo me tira a atenção de qualquer outra coisa, de qualquer outra coisa que esteja passando pela minha cabeça. Acho também que é um filho. Você tem que cuidar como se fosse um filho: cobrir o gasto de combustível, de gasolina, de óleo, mecânica, pneu. [...] É um filho, é o custo de um filho. Mas dá conforto, a segurança, a mobilidade. Pô! Tem hora que você quer sair, não tem ônibus, naquele horário, naquele lugar. Então o carro te leva para qualquer lugar.

Las chicas de clase *privilegiada* muestran tener más habilidades a la hora de conducir por medio de la familia, mientras que las conductoras *defensivas* han dependido más de la autoescuela, aunque todas reconocen a la autoescuela como un ritual burocrático. El conocimiento apenas básico necesita complementarse después de sacarse el carnet, o con la ayuda familiar o con la práctica en la calle. La familia incide de manera distinta, de modo que los padres *privilegiados* ya integran a sus hijos de manera natural mientras que algunos padres *defensivos* consideran la enseñanza de la autoescuela positiva para evitar hábitos desacertados de conducción. Se trata de un desencaje constante entre la prevalencia de la *casa* o de *la calle* que aparece con recurrencia entre las entrevistadas *privilegiadas* y *defensoras*.

Alicia (21, LU, B): Eu não sabia nada e aprendi tudo na auto-escola. Meu pai falou: “olha, quando você começar a dirigir vou ensinando as dicas, mas é bom aprender corretamente porque as pessoas têm vícios”.

Jéssica: (23, LU, B): Eu aprendi a maioria das coisas na autoescuela. Eu ficava na autoescuela e saía com meu pai. Ele ia me dando algumas dicas, mas eu acho que a autoescuela em si te ensina muito o básico: sair, passar marcha e acabou. Você se defender mesmo e ter habilidades são no dia-a-dia.

Leticia (23, PR, A) A autoescuela na verdade te ensina a passar na prova.

Regina (24, PR, A): Eu aprendi antes da autoescuela. Eu já dirigia sem habilitação. Até que meu tio pegou meu carro e disse que só me devolveria quando eu tivesse tiver habilitação. Aí eu fiquei desesperada pra tirar.

El uso de las tecnologías de comunicación mientras uno conduce se ajustan al nivel de acoplamiento que se tiene con el coche. Aquellas conductoras que más seguras se sienten conduciendo, se permiten utilizar el móvil para las funciones de comunicación y gps.

Las conductoras con menos experiencia concentrarán sus atenciones en conducir el coche y en el entorno para evitar cualquier accidente.

Jéssica: (23, LU, B): Dirigindo você não fala comigo, é uma questão que eu fico super nervosa, não escuto nada, não falo nada. Fico só ali olhando.

Irene (21, LU, A): Eu mando SMS, falo no telefone, GPS, rádio...

Regina (24, PR, A): Eu uso todo que for possível, mas meu telefone eu ponho pelo bluetooth. Dá pra dirigir tranquilamente. O GPS tem que usar, então não tem jeito...

Teresa (21, PR, B): Eu tenho que ficar só porque eu sou nova no trânsito. Como ela falou, eu também me sinto um pouco insegura. Se me distrair, já era. Tenho que ficar ali, pensando alto. Quando falam comigo eu nem respondo. Num raciocínio mais nada.

La retórica de la seguridad, en el coche y a partir del mismo, se extiende contradictoriamente ante las experiencias adquiridas en la calle. En tema de violencia urbana, por ejemplo, al igual que la universidad representa un espacio de privilegio y seguridad en sí misma, el coche sirve como aparato protector, aunque él mismo pueda motivar un acto de robo o delincuencia.

Beatriz (23, LU, A): [...] Contava os dias para chegar o final de semana para poder dirigir. Também por conta da liberdade, de se botar uma música. Só que hoje é essencial, já não consigo me imaginar vindo para a faculdade tendo que voltar dez, onze horas da noite daqui, com tantos assaltos que tem, sem estar de carro. E aconteceu de eu estar vindo para a faculdade de carro a menos de um mês atrás e levarem meu carro! Fui rendida na Avenida Brasil... Então, ao mesmo tempo que ele deveria estar inibindo um assalto a mão armada, foi exatamente o que aconteceu. Mas me sinto mais segura mesmo tendo acontecido isso.

Moderador: E sem carro não tinha acontecido nada ainda?

Beatriz (23, LU, A): Não aqui, mas já tinha acontecido com gente muito próxima a mim, alguns conhecidos meus, aqui na porta da universidade. Por isso eu resolvi parar de vir de ônibus. Porque eu saía de casa de ônibus para vir à faculdade.

Muchas situaciones cotidianas, casi siempre la prisa, los peligros y los obstáculos que los *otros* representados en la calle, conllevan actitudes atrevidas que inciden en la atribución de riesgos. La percepción de una conducción temeraria es mucho más evidente cuando se deja el control y se asume el rol de pasajera, donde a veces se evita reprochar al

conductor. Ir habitualmente con amigos de la misma edad o con novios se opone diametralmente al ir como pasajera con los padres, coincidiendo con la percepción de que los chicos jóvenes son los conductores que más se arriesgan.

Leticia (23, PR, A) Eu me sinto mais tensa como passageira, do que dirigindo. [...] Tenho com meu namorado, que é bem afobadinho no trânsito, uma tática à base dos beliscões mesmo. Digo “reduz, reduz”. Não vai reduzir, aí eu belisco, não estou nem aí. Belisco! [...]

Todas: Com meu pai eu durmo.

Beatriz (23, LU, A): Na maioria das vezes que eu ando com amigos, eles beberam e eu não bebo. Então sou eu que dirijo. Não deixo eles dirigirem. E quando eles dirigem, eu fico muito tensa. Às vezes bêbado fica dizendo “ah, mas eu estou conseguindo”. “Então eu vou de ônibus”, digo. Aí trocam comigo.

Irene (21, LU, A): Receio só com alguns amigos mesmo. Com meu pai ou namorado eu tenho segurança.

Los chicos jóvenes están considerados peligrosos por sus actitudes arriesgadas e imprudentes. Pero los factores que más causan molestias y miedos son los motociclistas que con facilidad se asignan un segundo padrón de velocidad en la calle y los otros conductores profesionales, principalmente aquellos vinculados al transporte colectivo, nombrados como *dueños* del tráfico e imponentes por su tamaño. Además, el tipo de coche no parece influir.

Irene (21, LU, A): A moto! Motoqueiro é incrível. Ônibus também. Eu acho que eles se acham intocáveis. A moto por ser muito pequena, muito rápida, e entrar em qualquer lugar. E o caminhão e o ônibus por serem muito grandes, e eles acharem que são os donos da rua, sabe? Pensam “eles não vão passar por cima de mim. Eu é que passo por cima de você”.

Regina (24, PR, A): [...] Motociclistas são os piores para mim, depois são os motoristas de van. Assim os homens... Os idosos assim andam mais devagar.

Leticia (23, PR, A) Eu acho que são homens jovens são mais imprudentes, mais confiantes de que não vai acontecer com eles. [...]

Dentro de la categoría *coches* están más preservadas las jerarquías de aceptación ya que es afín a la dinámica del tráfico vial. La expectativa es que los coches caros puedan ir a



la izquierda como realización de un rol dominante. Aunque dicha expectativa impregnada por vocabulario bastante diverso (cortar, pasar) también da lugar a juicios éticos de respeto en la circulación vial.

Regina (24, PR, A): Outro dia mesmo eu estava passando no viaduto e tinha um cara numa BMW sem placa bem na minha frente andando só a vinte por hora. Pô! Ele deve estar querendo desfilar com o carro que ele acabou de tirar da concessionária, mas desfila no cantinho, não atrapalha ninguém.

Leticia (23, PR, A) Pra mim é indiferente que seja carro velho ou carro novo. Você tem que respeitar e você tem que saber seguir a sua também. Lógico que atrapalhar é chato, mas se a pessoa está na dela e você está na sua, tem que respeitar. Respeito no transito é fundamental, carro novo, velho, carro bonito ou feio.

Beatriz (23, LU, A): Se o carro estiver andando devagar na direita e rápido na esquerda, pra mim está tudo certo. Eu odeio quem anda devagar na esquerda e rápido na direita. A gente tem que cortar, não tem como.

El alcohol está bastante presente en el ocio de estas jóvenes que suelen utilizar el coche para reunirse con amigos, sociabilizar y beber. En lo que depende exclusivamente de esta esfera privada, uno termina disfrutando del alcohol en los límites que considere adecuado.

Leticia (23, PR, A) As pessoas se acostumam com o carro. Você não vai largar o carro. A primeira vez que você saiu de carro, bebeu e você viu que chegou em casa, pronto. Você acha que vai sair e chegar sempre. Eu hoje não deixo de sair de carro. Meu namorado e eu, se estamos num lugar que a gente conhece, que a gente sabe para onde vai de carro, vou sair de carro independente de qualquer situação.

Regina (24, PR, A): O problema é que todos acham que podem beber e dirigir. É muito difícil uma pessoa falar, principalmente homem, “olha, pega o carro que eu não estou conseguindo”. Meu namorado sempre bebia e queria dirigir. Era uma discussão infinita até que ele deixava que eu levasse o carro.

Se cree que la Ley Seca está alcanzando algunos resultados, principalmente en Río de Janeiro debido a las sanciones. Aunque, la iniciativa estaría más asociada a la incapacidad del gobierno en ofrecer alternativas a la movilidad urbana que permitiera a los usuarios

dejar sus coches en casa. Por otro lado, las ciudades pequeñas ejemplifican la sospecha sobre la idoneidad de la sanción por buscar directamente en los sitios donde se sabe que la gente bebe y sale conduciendo.

Beatriz (23, LU, A): Eu acho muito mais fácil pro governo botar lei seca do que botar transporte noturno. Se botasse transporte coletivo noturno não teria tanta gente batendo de carro e nem saindo de carro.

Leticia (23, PR, A) Eu venho de uma cidade que tem dois bafômetros para cidade inteira. E aí como você faz com dois bafômetros para uma cidade relativamente movimentada, onde geralmente as pessoas saem de uma para outra cidade. E tem dois bafômetros na cidade. São Paulo... Eu moro no interior de São Paulo. Mas aí o que acontece? Tem um show, uma casa de show, e isso eu acho um absurdo: eles param exatamente na frente da casa de show para fazer a blitz.

Alicia (21, LU, B): Eles querem saber se as pessoas estão respeitando.

Leticia (23, PR, A) Eu acho que já vai pro lado do "ah quanto você me dá pra eu fingir que seu carro não está passando aqui?".

No solo hay una sanción en casos específicos por corrupción que, a veces, se pueden prevenir a traves de medios de comunicación, sino que cierta estructura de autoridad se transmite a las acciones privadas para conquistar privilegios en dada situación. Esta lógica incorporada socialmente es frustrada cuando colisiona contra fuertes aparatos burocráticos que desconocen las verticalidades informales, como es el caso narrado por la entrevistada, una funcionaria en el *check-in* del aeropuerto, que a menudo es intimidada para permitir privilegios a ciertos pasajeros y familiares.

Moderador: Além da questão da blitz, como vocês vêem as autoridades?

Alicia (21, LU, B): Eles são abusados. Lá no aeroporto a gente vê isso demais. A polícia federal é muito abusada. Eles acham que podem falar de qualquer jeito com as pessoas. [...] Um dia eu pequei um policial civil que não estava trabalhando. Eu fazendo embarque e a bagagem de mão da esposa dele não cabia no avião. Eu falei pra ele: "eu vou despachar a bagagem da sua esposa, vou etiquetar e te dar o comprovante". Ele fez escândalo, botou o distintivo na minha cara e tudo. "Eu sou polícia! Você não pode fazer isso comigo!". Eu respondi: "olha só, o senhor pode ser policial e tudo, mas a bagagem dela não cabe, não vai adiantar nada você ser policial, advogado ou juiz que não vai mudar nada". E ele gritando comigo, querendo abusar porque ele era policial. Aí eu falei: "se o

senhor continuar gritando eu vou chamar a polícia. Aí você discute com eles. Então acabou e na mesma hora ele entrou no avião e me deixou despachando.

La solución al problema del tráfico estaría primero en la educación y segundo en una infraestructura mejor. Esto significa que la expectativa vuelve a priorizar el gobierno como entidad de cambio, vaciando casi por completo la responsabilidad de la sociedad civil y la de otras entidades que dan vida al sistema vigente.

Teresa (21, PR, B): Sem educação não tem como. Não tem como prender, não tem como botar lei. Educação vem principalmente de casa...

Alicia (21, LU, B): O principal é educação! Não é só um dos principais motivos dos problemas de trânsito, mas outros problemas. As pessoas não são educadas corretamente e a infraestrutura é horrível. Assim o trânsito é péssimo.

Regina (24, PR, A): Outro problema da Avenida Brasil onde todo mundo atravessa debaixo da passarela. Fazem dela marquise. Então não adianta ter a passarela, a pessoa não se convence que ela está correndo risco.

Juana (23, LU, B): Com certeza. A educação teria que vir mesmo desde a escola. Respeito à vida, respeito à outra pessoa que está ali que pode se prejudicar. E outras questões como o asfalto muito ruim... Faltam muitas passarelas. A distancia de uma pra outra é enorme, as pessoas se arriscam ao atravessar a Dutra para poder não andar uma distância longa. Às vezes no escuro... É perigoso!

Los argumentos producidos en este grupo ponen en evidencia una simplificación común a la hora de pensar a las soluciones a los problemas del tráfico. Una de estas soluciones es mejorar las infraestructuras, incluyendo también un transporte público de calidad. La otra gran solución es la educación. Lo más importante es el modo en que se hace ver la diferencia entre la educación que viene de *casa* y la educación que se debe aprender en la *calle* (escuela, autoescuela, sanciones etc.). Desde el modo de acceder a la automovilidad hasta las maneras de apropiarse de ella, las conductoras privilegiadas son mucho más sensibles en *casa* mientras las *defensoras* estás más pendientes de la *calle*.

### 3.2.5. GRUPO FOCAL V

- Local de realización: Universidad Federal Rural de Rio de Janeiro.
- Caracterización: Grupo entrevistado en la Universidad Federal Rural de Río de Janeiro que contó con la participación de estudiantes varones de cursos nocturnos con una media de 25 años. Prácticamente todos vienen de familias en donde los padres no han accedido a la enseñanza superior. Además, poseen una carrera profesional que comparten con los estudios. Excepto por un entrevistado de clase tradicionalmente privilegiada, el grupo se caracteriza por jóvenes defensores realizando un movimiento de ascensión social.

Participantes Grupo Focal 5: Chicos, Metropolitano, Predominancia Privilegiado						
Nombre	Boris (H)	Donato (H)	Danilo (H)	Flavio (H)	Samuel (H)	Tadeo (H)
Edad	22	25	25	26	25	29
C. Postal Residencia	26320393	26310350	20775090	26610094	26556040	26553360
Ocupación Principal	Funcionario Publico	Agente Turismo	Recepcion Hotel	Administración	Estudiante	Militar
Ocupación Secundaria	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Prácticas	Estudiante
Estudios Madre	Medio	Medio	Medio	Superior	Superior	Medio
Estudios Padre	Fundamental	Medio	Fallecido	Medio	Superior	Medio
Profesión Madre	X	X	Pensionista	Professora	Bancaria	Recepcionista
Profesión Padre	Conductor	Empresario	Fallecido	Comerciante	Aeroportuario	Comerciante
Frecuencia conducir	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Bajo
Periodo de conducir	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Indiferente	Indiferente

Figura 26: Tabla de caracterización de participantes en el GF 5

Siguiendo la tendencia de los grupos de conductores varones, la conversación se ha desarrollado de manera muy fluida y la participación especialmente activa en comparación a los grupos de chicas. Todos los conductores que participaron en este grupo focal utilizan el coche con frecuencia y definen al tráfico como caótico. La falta de trayectos convenientes a través del transporte público, mantienen el coche como opción de movilidad.

Tadeo (29, LU, B): Caótico.

Donato (25, LU, A): É estressante! Você tem que ser quase um monge para manter a calma no trânsito.

Danilo (25, LU, A): O trânsito está muito sobrecarregado de veículos!

Flavio (26, LU, A): Para fugir um pouco, é estressante, entendeu?

El coche sigue satisfaciendo los intereses de comodidad y autonomía ante la precariedad de los transportes de masa en un país cuyo desarrollo urbano se ha dado sin profundas planificaciones. Además, ha penetrado en la cultura de forma intensa, principalmente del varón, que le tiene marcado como uno de los objetivos prioritarios de vida.

Desde la estabilización de las políticas monetarias y el aumento de ofertas para obtener un crédito ha podido facilitar enormemente el acceso a tener un coche, sea nuevo o usado, llegando incluso a transformar el paisaje y el metabolismo urbano. Ante la imposibilidad de adquirir una casa, el coche termina absorbiendo los esfuerzos de la gente *defensora*. El coche se concibe como una prioridad de consumo, símbolo de ascensión social y elemento cultural en la vida urbana.

Flavio (26, LU, A): Não adianta. É necessidade e conforto.

Samuel (25, PR, A): Comodidade, conforto. Se o transporte público fosse melhor... Mas o brasileiro tem essa mania de querer ostentar. O carro brasileiro é muito caro porque o brasileiro aceita pagar. O brasileiro não vai abrir mão do carro de uma hora pra outra. Por mais que a bicicleta para ele ir daqui ali seja economicamente melhor, que seja sustentável de maneira ecológica, ou o transporte coletivo... Não! Ele vai querer o carro dele com ar condicionado e jogar a mochila dele no banco de trás. E às vezes pode dar uma carona...

Flavio (26, LU, A): É só você olhar em comunidade pobre. [...] na minha rua, há dez ou quinze anos atrás, você contava nos dedos quantos carros tinha na rua. Hoje, só na minha casa, meu padrasto tem um carro, eu tenho um carro, meu irmão trabalha com outro carro. [...] Pela facilidade de comprar! Se tivesse que pagar cinquenta por cento de entrada, muita gente ia correr. Sem contar a quantidade de carro velho que tem na rua. Financiamento, não de preço. Hoje existe essa mentalidade... Eu estava conversando com um amigo e ele falou: "Cara preciso ter um carro. Nem que eu dê a entrada e mais sessenta prestações." Eu falei "pô, o que é isso cara? Cinco anos pagando um carro? Compra uma casa!".

Boris (22, LU, A): Estimulado pelo próprio governo!

Danilo (25, LU, A): É cultural. E é estimulado pelo governo e pela indústria automobilística. Todo mundo ganha né. O proprietário ganha, o banco ganha, o governo ganha.

También la *cordialidad* se extiende al coche a través de la pasión que le convierte en una entidad merecedora de cuidado, comparable a una novia. Una característica acentuada en la generación anterior, más machista, que se ha apropiado del coche como un dominio de género. En ese sentido se observa de manera aún más evidente el rol del coche como objeto de status, ascensión social y elemento constituyente de identidades.

Donato (25, LU, A): Eu acho que o brasileiro cria paixões. Tem a paixão por futebol, paixão por samba e tem gente que é apaixonada por carro. Mesmo que ele não tenha necessidade, ele quer comprar o carro por satisfação!

Flavio (26, LU, A): Largou a mulher por causa do carro...

Donato (25, LU, A): Algumas vezes é! O ex-marido da minha tia... Muitas vezes o domingo dele era a paixão pelo carro. Acordava às oito da manhã para lavar o carro todinho, aspirar, encerar pneu, lavar o motor... Depois pega o carro e sai... Muitos brasileiros fazem o mesmo.

Boris (22, LU, A) Lá em casa meu pai e eu dividimos o carro. Quando passa a semana comigo, sou eu que tenho que lavar e quando está com meu pai, ele lava. Na vez dele ele passa o domingo inteiro lavando o carro. Na minha mando para o lava a jato e o cara resolve. Só volto no final do dia pra de ir buscar.

Aunque no todos los entrevistados aprendieron a conducir en casa, esta es una característica general tanto cultural por ser el coche un objeto asociado a la infancia y a la masculinidad como porque la autoescuela en sí es tratada apenas como una obligación burocrática. Estar en un barrio periféricos incluso facilita que chicos muy jóvenes salgan con el coche de sus padres, ya sea para prácticas acompañadas o para el uso precoz como medio de locomoción.

Donato (25, LU, A): Auto-escola ensina você a passar na prova, dar três voltas, dar ré, vira duas vezes à esquerda, à direita, entra numa vaga, sai de uma vaga...

Samuel (25, PR, A): Bem pouco antes meu pai sempre me instruiu. Perto de casa ele sempre me pegava pra aprender, mas aprendi a dirigir de fato na auto-escola.

Ele evitava dirigir muito comigo, falava que era contra a lei e que era perigoso. Tentava me ensinar o básico, observação minha mesmo. Antes de aprender eu já estava no banco do carona, prestava atenção como é que a questão da embreagem, a mudança de marcha. Prestei atenção nessa teoria e na pratica foi um pouco antes de ir para a auto-escola.

Boris (22, LU, A) Eu dirijo desde os dez anos. Com meu pai, nos finais de semana, saíamos da minha casa para casa das minhas tias aqui perto. Eu vinha dirigindo e ele observando.

Muchos de los entrevistados de clase defensora son también conductores de motocicletas. La estigmatización de esta categoría como actor prejudicial del tráfico se ha dado más por parte del chico *privilegiado*, atento a las ilegalidades prácticas de las motos que circulan entre los coches de manera bastante audaz. Los conductores de coches que también son motociclistas afirman que la percepción de riesgo disminuye cuando uno se acostumbra a la moto, a pesar de percibir que los motociclistas y todos los factores menores no disfrutan en la práctica de la preferencia resguardada por la ley.

Danilo (25, LU, A): Eu tinha mais essa ideia de estar desprotegido antes de começar a dirigir. Tinha mais medo, era mais inseguro em relação à moto. Hoje em dia eu não vejo tanto isso, não me sinto mais tão vulnerável assim. Claro, se eu cair... Mas se eu me mantiver visível no trânsito é mais seguro. Eu tento dirigir de uma forma bem defensiva.

Donato (25, LU, A): Eu também tenho moto. Antes pensava que a pessoa que sai com a moto teria mais preferência. Mas não existe isso de preferência. Cada um vê se aquilo que está fazendo é seguro e correto. Na auto-escola ensinam de quem é a preferência num cruzamento. Mas uma moto ou uma bicicleta imaginam sempre que o carro vai esperar...

Algunos de los conductores entrevistados muestran que sus habilidades están bastante integradas en el sistema de tráfico, permitiéndoles negociar algunas acciones a la hora de utilizar las luces de manera apropiada. Por ejemplo, avisar al coche de atrás que no se puede adelantar u otros códigos específicos practicados por conductores más experimentados. Se debe estar muy atento a los coches más agresivos y a las situaciones desagradables a las que uno se puede enfrentar, por ejemplo, adelantar a un camión y simultáneamente tener atrás un coche más rápido que quiera pasar.

Danilo (25, LU, A): Existe uma coisa mais dos carros mais possantes em relação a carros menores. Uma coisa de se impor no trânsito. Porque eu estou com um carro maior, eu vou passar por cima.

Flavio (26, LU, A): Mesmo o carro sendo mais velho, se ele vier com maior velocidade você tem que abrir. Eu pego muito a Dutra e a Av. Brasil nesses caminhos aqui pra Nova Iguaçu. Há vezes em que você está ultrapassando um caminhão pela esquerda e vem um cara atrás querendo andar mais rápido que você. Não tem como dar passagem!

La atribución de riesgos por parte de estos conductores cuenta con estereotipos de conductores que emergen en la discusión. Los ancianos serían despistados pero también precavidos porque conscientes de ciertas limitaciones. Las mujeres se describirían como conductoras que tienen más miedo, sea por una condición psicológica natural o por una estigmatización cultural.

Samuel (25, PR, A): Certos perfis eu vejo comumente. Os idosos são bem mais cautelosos, raramente andam em alta velocidade. Também por serem idosos acontece de não perceberem que estão em pista de alta velocidade quando poderiam estar na pista de baixa. Os mais jovens se irritam com eles. Sobre mulher, existe o preconceito. Não conheço estatística sobre dificuldade de dirigir, mas o preconceito existe e isso todo mundo sabe.

Danilo (25, LU, A): É mais uma fragilidade emocional, maior na mulher que no homem. É nervosismo.

Donato (25, LU, A): A mulher fica com essa vulnerabilidade por conta da pressão. [...] A mulher vai estacionar e às vezes ela sabe como fazer aquilo até de olhos fechados. Mas se tem gente olhando...

Flavio (26, LU, A): A pressão também. É cultural.

El peatón es descrito en dos situaciones distintas. Una en las autovías, donde comúnmente no se dirige al paso de cebra para intentar cruzar directamente los carriles asumiendo un elevado riesgo de causar un accidente. En la ciudad, se le reconoce su condición de preferencia, pero la misma funciona solo en las ciudades que implementaron una política específica de propaganda y sanción hasta acostumbrar los ciudadanos con la conducta considerada apropiada. Los ciclistas son retratados como aquellos que menos



espacio en el sistema de movilidad poseen. Los pocos carril bici serían apenas retórica política. Queda evidente la supremacía de los coches.

Samuel (25, PR, A): Os pedestres têm que ser conscientes. É comum ver atropelamentos em rodovias...

Tadeo (29, LU, B): Novamente a conscientização. Pedestre precisa ter consciência em vias rápidas e atravessar na passarela. Vai do bom senso, da educação de cada um saber o seu papel. Se cada um tivesse a sua consciência, acidentes diminuiriam. Tenho um colega no sul que diz que no trânsito de lá, se somente o pedestre estiver na faixa mesmo sem semáforo, o carro pára. É automático.

Boris (22, LU, A) Pelo que eu vi em Volta Redonda há sete anos atrás, quando começou essa cultura, a prefeitura colocou guarda de trânsito nas ruas, punindo os motoristas. [...] No Brasil, primeiro tem que vir o normativo, depois aparece a consciência.

Donato (25, LU, A): [...] está ligado à superioridade que algumas pessoas no carro acham que possuem. Do mesmo jeito que passam pelo canto da rua jogando água nos pedestres em dias de chuva. Muitas pessoas que se acham superiores.

Estos conductores tampoco demonizan a los profesionales, aunque se les considera desagradables y que actúan como dueños del tráfico. Otra vez la experiencia en la periferia cobra su diferencia en relación al centro, ya que es mucho más problemático en términos de taxistas y autobuses. Las *furgonetas*, símbolo de la periferia, tuvieron una imagen bastante mejorada tras su legalización. Estos profesionales, que conviven muchas horas en el ambiente caótico del tráfico, siempre serán causadores potenciales de accidentes bajo sus maneras expansivas de conducir.

Samuel (25, PR, A): Aqui no Rio de Janeiro é mais estressante. Eu tive experiência em Nova Iorque numa visita de cinco dias. Os taxistas de lá são loucos, são loucos mesmo! Aqui é menos, mas eles são bem imprudentes, eles são donos da razão. Muitos deles têm envolvimento com milícias segundo os noticiários. Motoristas de van também são abusados.

Danilo (25, LU, A): O problema dos taxistas é que como eles convivem com o trânsito, têm confiança demais. Acham que sabem demais e que nada vai acontecer porque dirigem dez horas por dia.

Donato (25, LU, A): Motorista de ônibus também.

Tadeo (29, LU, B): Tem que se considerar o efeito estressante contínuo. Ele trabalhando cinco anos, dez anos, dez horas de engarrafamento por dia. Eu acho que ao longo prazo o nível de estresse dele deve aumentar consideravelmente. Pior do que uma pessoa que trabalha em escritório. Além de contar que ele sempre trabalha por pressão. Tem que pagar a empresa. Uma diária de taxi aqui no Rio hoje é cerca de cento e setenta reais. Primeiro ele vai ter que fazer cento e setenta reais para depois começar a fazer o dele. Então geralmente trabalham mais horas do que o previsto. E ainda têm que pagar combustível. Isso os torna um potencial de acidentes bem forte.

Aún así, son la distracción y la prisa las principales causas de accidentes y en este caso queda implícito que no se trata ni de ancianos, ni de mujeres, pero sobretudo de jóvenes varones. Además, la precariedad de la infraestructura vial y la baja calidad de los coches, en términos de equipamientos de seguridad excluidos del parque brasileño por razones comerciales, no dan soporte positivo a los fallos humanos y terminan por contribuir en los eventos de siniestros.

Donato (25, LU, A): Eu acho que em geral é por descuido. Boa parte dos acidentes, a forma como eles acontecem, é por descuido total de uma das partes. De repente estava falando ao celular, não percebe sinal que está fechando...

Danilo (25, LU, A): Veiculam muita informação em relação à lei seca, a bebida e a direção. Eu concordo que é uma medida. Eu não vi mais ou menos acidentes por causa disso. [...] Mas eu acho que o problema maior em relação ao trânsito é a imprudência dos motoristas. É pressa, o stress do dia a dia, muito trânsito...

Flavio (26, LU, A): É sempre imprudência de alguém! Alguém que entrou na frente, ou a pessoa distraída. Ou às vezes problemas mecânicos do próprio carro, coisas que estão fora da mão da pessoa. [...] O carro brasileiro é básico. Os caras fazem o crash-test e o carro despedaça todo!

En ocasiones de accidentes donde se vieron involucrados los propios entrevistados, la imprudencia personal justifica buena parte de los siniestros. El peligro del alcohol es realmente considerado solo cuando uno no se ve en condiciones para conducir, mientras el cansancio es algo bastante presente en las exigencias normales de estos jóvenes: largas distancias que recorrer, trabajo, estudios, ocio, atascos... Significa que también están constantemente practicando algún tipo de estrategia para evitar problemas: abrir ventanas,

poner música a volumen alto, mascar el chicle o llamar alguien por móvil para mantener una conversación.

Flavio (26, LU, A): Na semana passada fez um ano. Eu dormi! Dormi, voltando... Eram umas quatro, cinco horas da manhã. Dormi e bati no ônibus. Faltando nada para chegar... Quase na entrada da minha rua, na saída da Via Dutra.

Samuel (25, PR, A): Perto de casa é o pior trajeto.

Samuel (25, PR, A): Ontem eu passei por isso, porque eu precisei ir de carro para o trabalho. Até certo momento estava bem tranquilo, mas depois ia sentindo sono no trânsito... Tem certos lugares onde você não pode parar. [...] Você acaba sacudindo o rosto, botando a cara pra fora pra pegar um vento, ar condicionado no rosto, som alto...

Boris (22, LU, A) Eu tive duas situações de brigar com o sono dirigindo. Mas teve um amigo meu que sofreu acidente. Fui visitá-lo no hospital e conversando com todo mundo o médico falou assim: “se você tem um chiclete, alguma coisa, mascar tira o sono!”

Donato (25, LU, A): Sábado eu tive alguma experiência de sono. Acordei às seis horas da manhã para poder trabalhar e quando eu sai do trabalho eram duas horas da tarde. Depois eu tive que fazer um outro tipo de serviço, tocar música em uma festa. Quando voltei de madrugada tinha muito sono. Liguei o som e não adiantou. Abri a janela, fechei a janela e tudo dava sono. Aí eu telefonei pra minha mãe e botei a chamada no viva-voz. Ela começou a me dar o maior esporro, gritar pra caramba, então eu acordei rapidinho! Fui conversando com ela por mais uns vinte minutos até chegar em casa. Foi a saída que eu encontrei.

La sanción parece ser un elemento primordial a la hora de hacer cumplir las leyes. El alcohol termina siendo una imprudencia y junto con la mezcla peligrosa del coche, el control aplicado a la Ley Seca acaba anulando prácticas que antes eran comunes. También la sanción electrónica cobra su eficacia, pero en los lugares donde se sabe que están localizadas. En dadas ocasiones, la motivación de la desobediencia se da tanto por prisa como por miedo a la violencia.

Samuel (25, PR, A):.A própria lei seca. Eu sou exemplo disso, porque eu fui pego na blitz por três copos de chope que eu tomei. Não deu pra passar no bafômetro. Depois disso poderia continuar bebendo, mas parei.[...] Na blitz meu irmão é parado, não é multado, não é advertido, nem nada. É militar por militar. Essa semana vi air bag pra motociclista, uma jaqueta eu ela infla. A tecnologia vai

sendo incorporada às nossas vidas. Ela está para ajudar, tudo pode ser burlado por imprudência.

Tadeo (29, LU, B): [...] Outro fator, não sei se isso é somente uma cultura brasileira, é sempre termos que ser policiados...

Flavio (26, LU, A): Se não tiver, dependendo do horário, eu passo!

Tadeo (29, LU, B): É a questão da violência! Pô, onze horas da noite, se parar ali na Via Light é perigoso! A própria pessoa tem que ficar olhando, ficar atenta e passar no cruzamento. Esses motivos são os que podem ocasionar um acidente aqui.

Boris (22, LU, A) [...] Às vezes ponho cento e trinta, cento e quarenta, dependendo do tempo que eu preciso para chegar a determinado local. Quando chega no radar eu dou aquela desacelerada. Isso porque eu vivo atrasado.

Las nuevas tecnologías se añaden de manera inevitable en la auto-movilidad y pueden ser apropiadas bajo diferentes finalidades, vinculándose muchas veces a una necesidad personal que depende del lugar social ocupado. Mientras que la radio avisa los lugares de atasco, el Twitter funciona para prevenir los locales de las sanciones de la Ley Seca y el GPS para alertar la presencia de los radares electrónicos. Con la imposibilidad de cambiar las exigencias de la vida, aumenta la creencia de que la misma tecnología puede solucionar los conflictos de usos y actividades simultaneas. Pero siempre quedan posibilidades de reinscripciones, desde las tecnologías más sencillas como el cinturón de seguridad hasta las propias TIC.

Tadeo (29, LU, B): [...] Hoje em dia com a tecnologia, com o mundo competitivo que exige mais da gente. Então acontece isso. Às vezes temos que atender o celular, temos que nos comunicar quando estamos dirigindo, ou então em nosso estado fisiológico de cansaço... No trânsito isso vai acontecer.

Donato (25, LU, A): Tive a experiência que me fez parar. Eu estava na Via Dutra quando o celular tocou. Eu fui olhar o que era e entre um segundo olhando a pista e outro olhando o celular, simplesmente eu esqueci que estava dirigindo. Foram dois segundos e quando eu vi, já estava raspando a lateral. Por mais que você fique ali concentrado, o celular tira muita atenção.

Boris (22, LU, A) Quando eu estava no meu antigo trabalho que mexia com licitação, eu precisava estar conversando com governo, com empresário, com diversos atores, funcionários da prefeitura e várias vezes eu estava dirigindo, com um celular no viva-voz e outro respondendo mensagem.

Tadeo (29, LU, B): Às vezes, de forma involuntária, você é obrigado a incorporar certas tecnologias na sua vida. No meu trabalho há um ciclo em que tenho uma semana pra ficar com o telefone de plantão.

Las soluciones para un tráfico vial más seguro residirían en un proceso de concienciación a largo plazo que pudiera intervenir en la cultura de la automoción del brasileño. A medio o corto plazo, son muchas las mejoras de la infraestructura, de las autoescuelas y de la aplicación de la ley. De fondo está siempre la falta de credibilidad de la esfera pública, la falta de educación de los *otros* y la lógica picaresca que se burla de las reglas y procedimientos formales. Lo que ha sido más eficiente en su caso es la Ley seca, que a pesar de las estrategias popularmente desarrolladas vía Twitter para desviar las sanciones, mantiene su eficacia a través de la participación de personas accidentadas en las campañas y el elevado coste de las multas asociadas a las penalidades por puntos y pérdida de carnet.

Samuel (25, PR, A): [...] Há tempos atrás todo mundo fumava em lugar fechado e era super normal. Colocaram a lei anti-fumo e as pessoas foram diminuindo... Hoje é raro ver alguém tentando fumar em lugar fechado. O uso de cinto de segurança, a mesma coisa. Começaram a pressionar e hoje em dia as pessoas por conta própria usando o cinto. Você vai conscientizando as pessoas [...].

Danilo (25, LU, A): [...] é uma visão minha. Gostaria que se passasse adiante, mas as pessoas não têm essa visão, são mal educadas. Uma forma de ensinar é dando o exemplo. É que nem aquela coisa do fumante [...].

Tadeo (29, LU, B): Diferente do que já foi dito aqui a respeito da conscientização e dos limites, acho que seria importante proporcionar melhores condições de tráfego colocando um asfalto de melhor qualidade. [...] Principalmente o transporte público, que se fosse de qualidade diminuiria a quantidade veículos na rua. Os veículos poderiam ser mais para passeio ou algo do tipo e o trânsito seria menos caótico, e sendo menos caótico eu acho que teria menos acidentes.

Flavio (26, LU, A): Conscientizar é complicado porque é uma cultura do brasileiro. Isso é uma coisa que o governo teria que entender que não é de um dia pro outro. Mesma coisa que a cultura do brasileiro, de correr, de querer jogar na frente, isso também vai mudando. Por exemplo, meu pai dirigia assim, aí quando eu dirijo, ele diz para não joga na frente dos outros. As pessoas sabem o que é certo, mas é o faça o que eu digo e não faça o que eu faço [...]

Es notable como este grupo, a pesar de reconocer los factores humanos que originan la mayoría de los accidentes de tránsito, percibe el peligro en la ausencia de elementos técnicos en los coches brasileños, en la mala calidad de los carriles y en los detalles económicos que inciden a la hora de comprar un vehículo. Finalmente, este perfil es el que está más ligado con el ascenso social y en contacto con zonas menos cuidadas por el poder del público.

Como ejemplos de individuos en ascenso social que no pertenecen a las costumbres aristocráticas, estos confían en el vector normativo para generar educación y consciencia. Así reconociendo como excusa la existencia de “corporativismos sociales” que es el resultado de privilegios para algunas personas. Finalmente, es un sector poblacional más sensible a las sanciones económicas y puede con mayor facilidad seguir las prescripciones disciplinarias, como es el caso de la Ley Seca y de sus sanciones.

### 3.2.6. GRUPO FOCAL VI

- Local de realización: Universidad Estatal de São Paulo, ciudad de Río Claro.
- Caracterización: Grupo con perfil predominante de conductoras acostumbradas a ciudades medianas y trayectos interurbanos para realizar actividades laborales y de estudio, con equilibrio entre participantes privilegiadas y defensoras.

Participantes Grupo Focal 6: Chicas, Inter-Urbano, Predominancia Luchadoras-Privilegiadas							
Nombre	Bianca (M)	Carol (M)	Frida (M)	Karen (M)	Maite (M)	Karla (M)	Pilar (M)
Edad	25	21	32	20	28	23	19
C. Postal Residencia	13411605	13601211	13524222	13506184	13506569	13630820	13506040
Ocupación Principal	Escrituraria Escuela	Asistente guardería	Funcionaria Publica	Guardería	Professora	Estudiante	Estudiante
Ocupación Secundaria	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	X	X
Estudios Madre	Medio	Superior	Medio	Medio	Superior	Medio	Superior
Estudios Padre	Medio	Superior	Superior	Medio	Superior	Medio	Fundamental
Profesión Madre	Empleada domestica	Profesora	Peluquera	X	Secretaria finanzas	Encargada	Profesora
Profesión Padre	Manejo Tractor	Profesor	Funcionario Publico	Operador de Maquinas	Ingeniero	Mecanico	Técnico Vigilancia
Frecuencia conducir	Alto	Alto	Alto	Alto	Bajo	Alto	Bajo
Periodo de conducir	Indiferente	Indiferente	Semana	Semana	Fines de Semana	Indiferente	Fines de Semana

Figura 27: Tabla de caracterización de participantes en el GF 6

De modo general se puede decir que las entrevistadas representan un perfil *luchador* porque en su mayoría comparten los estudios con el trabajo. Pero el nivel cultural heredado evidencia origen también privilegiado. Algunas entrevistadas representan un matiz menos urbano, que contrasta con perfiles exclusivamente metropolitanos. Se podrían considerar *casi-privilegiadas*, pues heredaron una cultura de esfuerzo de familias inmigrantes europeas que iniciaron sus raíces en Brasil como campesinos.

Esta condición general de residencia en ciudades medianas del Estado de São Paulo las lleva a considerar el tráfico algo caótico, pero también aprecian aspectos positivos y

funcionales, tal como el acto en sí de moverse, la dimensión social de compartir un espacio y que la calle sea imprescindible.

Frida (32, LU, A): Movimento, né?!

Pilar (19, PR, B): Caos.

Maite (28, PR, B): Compartilhar.

Carol (21, PR, A): Talvez coletivo, né?! E pensar em tudo. Como dizem que não podemos só pensar na gente, tem q pensar em todo mundo que esta dirigindo. Não é só nosso carro, não somos apenas nós ali. Envolve bastante o coletivo.

Karla (23, LU, A): Eu vejo o trânsito como uma caixinha de surpresa. Acontece tanta coisa que a gente nem consegue imaginar tudo que podia acontecer [...]

El coche es visto como un elemento facilitador en sus vidas, principalmente por la flexibilidad y la seguridad que ofrece. La vida cotidiana estructurada en ciudades más pequeñas permite sacar mejor provecho del coche gracias a los pocos atascos tanto en los cortos trayectos urbanos como en los rápidos trayectos interurbanos. Es el coche lo que permite conciliar estudio, trabajo y actividades de ocio. La falta de un sistema de transporte público que atienda masivamente la población es otro elemento determinante a la hora de depender del coche.

Bianca (25, LU, A): Facilidade, economia de tempo.

Maite (28, PR, B): Eu acho que representa oportunidades, principalmente pensando aqui na cidade de Rio Claro que o transporte público praticamente não existe...

La diferencia de género aparece en el aprendizaje de la conducción y en los primeros contactos con el coche. Aunque la familia sea la principal manera de acceso al coche, prácticamente todas las entrevistadas han tenido muy poca experiencia de conducir antes de la autoescuela. El rol efectivo de la autoescuela es poco reconocido, pero suele respetarse esta formalidad para después adquirir más experiencia en la calle. Además, al tratarse de chicas que han vivido en ciudades más pequeñas, el uso de la motocicleta es mucho más extendido y visto con menos peligro que en las grandes metrópolis.

Karen (20, LU, A): Eu aprendi também a auto-escola a dirigir moto e carro. Mas também acredito que na auto-escola você aprende de uma certa forma, de outra



não, porque no carro você passa só até segunda marcha, vai devagar quase parando.

Carol (21, PR, A): [...] meu irmão já tinha dirigido com quinze ou dezesseis anos, ele gostava e meu pai o ensinou a dirigir.

Bianca (25, LU, A): Aprender a dirigir mesmo é com a prática e com o tempo. E esses vícios provavelmente você vai começar a incorporar, vai passar na placa pare, porque quando se é inexperiente você pára olha, olhar para os dois lados, faz tudo isso parada, e depois com a prática já não faz mais isso.

Maite (28, PR, B): [...] acho que também tem muito a ver coma questão homem-mulher. Isso eu percebo muito na minha família e entre meus amigos. É muito mais comum os pais ensinarem os filhos meninos, e para as meninas eles sempre têm outros compromissos, dizem que não vai dar. Esse preconceito é bem nítido. A menina pega carona, para você não ter mesmo independência.

Karla (23, LU, A): Carro eu aprendi foi na auto-escola, porque o meu pai também me falou a questão dos vícios e não seria legal chegar lá cheia de vícios. A moto, eu tinha uma motinho pequena antes de tirar carta, então já sabia mais ou menos.

Les influye mucho el hecho de conducir solas o acompañadas. Solas, por ejemplo, se arriesgan más y conducen en “automático”. Acompañadas suelen cumplir con las expectativas de las personas que llevan. Si son familiares, conducen de manera más precavida. Si son amigos pueden mantener cierta audacia. A veces, demuestran miedo por la pérdida de atención y el control ejercido por el pasajero.

Bianca (25, LU, A): Quando estou sozinha eu sou mais imprudente, quando estou com meu sobrinho, ou com criança tomo mais cuidado. Com meus pais eu também tomo mais cuidado, eles ficam pegando no teu pé. [...] Quando eu to sozinha no cotidiano mesmo, ou com minha amiga que sempre vem junto, aí já é mais arriscado.

Carol (21, PR, A): Eu mudo bastante, pra falar a verdade. Porque quando eu estou sozinha eu vou mais rápido com o carro. Com meu pai, ele ou minha mãe me controlam para não dirigir tão rápido. Com meu namorado também vou rápido. Depende muito da pessoa que acompanha a gente. Mas eu percebo que sozinha eu vou, eu dirijo, não vou pensando, prestando atenção. Como eu faço o mesmo caminho todo dia, eu vou muito em automático. Morro de medo que aconteça alguma coisa, porque na hora que eu percebo, já to quase na escola que eu trabalho...

Para ellas subyace el prejuicio principalmente contra las mujeres y también contra ancianos, considerados potenciales causantes de accidentes por llevar una velocidad y tener una reacción más lentas que otros conductores.

El hecho de que una entrevistada explicara que le exigía a su padre *tolerancia* en presencia de mujeres conductoras, denota el elevado grado de machismo en relación con el coche. Incluso peor que cuando se trata de una motociclista: además de mujer, va en moto, quedando vulnerable la auto-movilidad masculinizada, al punto incluso de sufrir amenazas de agresión.

Pilar (19, PR, B): Mulher e idoso! Viram que está dirigindo mal, já falam que é mulher ou idoso. Já vi até mesmo algumas mulheres falando mal de outras mulheres, apesar de ela ser mulher.

Carol (21, PR, A): Igual em casa. Eu vejo isso pelo meu pai, porque antes de eu tirar carta, se alguém fazia algo errado ele dizia “ah deve ser mulher”, e quando ele via que era homem ele ficava quieto na dele. Ai se tem alguém devagar ela fala que e alguém que acabou de tirar carta, que é uma mulher que não sabe dirigir. Aí eu digo, “você sabia que sua filha acabou de tirar carta? Espero que as pessoas que estejam atrás de mim sejam mais tolerantes que você!”. Porque tem muito dessa estigmatização da mulher, que ela dirige mal.

Karen (20, LU, A): ... já vieram arrumar briga comigo, de descer do carro e quase me derrubar com minha moto. Não respeitam. Às vezes você está andando, o carro está devagarzinho e você quer ultrapassar. Aí só para não te deixar passar, ele começa a andar mais rápido. Não sei se é porque é com mulher. Mas já quiseram arrumar briga comigo, uma vez de carro e outra de moto. Nas duas desceram do carro e vieram para cima de mim.

Otros factores del tráfico consiguen intimidar bastante a las conductoras entrevistadas, al igual que los ocupantes del coche ejercen gran influencia. Las que tienen experiencia en carreteras secundarias se quejan sobretodo de los camiones y de los coches grandes. Además del tamaño, afloran también conductas machistas. En la ciudad, el problema recae sobre los motociclistas y autobuses. En estas condiciones a que uno se acostumbra, desempeña un papel importante la opinión que, íntimamente, cada uno lleva su personalidad para la calle, incrementando o generando excepciones en los estereotipos colectivamente aceptados.

Karla (23, LU, A): Tem a questão do caminhoneiro, que é uma praga! Só porque é grande acha que pode passar por cima. Eu pego muita estrada e realmente isso acontece muito. Um caminhão que quer te passar, às vezes na subida, ele entra na tua frente sem se importar. Acontece ainda de ficarem mexendo, buzinando. Motoqueiro também tem essa fama principalmente em São Paulo. Não liga e fica passando, cortando todo mundo[...] Na minha cidade tem muito jovem dirigindo moto. É muito difícil passar uma semana sem ter um óbito dessa característica.

Bianca (25, LU, A): Fica na frente de um caminhão em alta velocidade. Não tem como ir contra se ele ficar buzinando. Você tem que sair. Caminhão... [...]O que mais me incomoda é moto. Se vejo motoboy quero passar longe porque eu sei que motoboy vai passar sem frear, vai sair cortando e eu não gosto. E o ponto cego... É muito difícil ver moto é muito difícil de enxergar. Você escuta o barulho dela, mas pelo retrovisor muitas vezes você não enxerga. Eu tenho mais medo de provocar um acidente e machucar alguém do que se baterem em mim.

Carol (21, PR, A): Se for um carro menor, te assusta menos. Você fala “carro pequenininho, beleza”. Agora vem uma caminhonete e você pensa que se ele tocar teu carro, no dele não acontece nada. Aí você muda rapidinho de faixa. Se for uma moto, aí já tenho a certeza que se eu ficar ele me ultrapassa pela direita. Isso é clássico. Se for motorista de ônibus ele pisa pra caramba e não está vendo ninguém na frente dele. De carros, o tamanho me assusta. Um fusca não me assusta tanto.

La atribución de riesgos se explicita sobre todo en los factores humanos, ya que las entrevistadas consideran que la estructura vial que utilizan está en buenas condiciones de seguridad. Imprudencia, distracción y comportamientos vinculados a las exigencias de la vida, principalmente la prisa y la necesidad de ser flexible, serían las principales motivaciones de accidentes y situaciones de riesgo.

Bianca (25, LU, A): Acho que é coisa da gente mesmo. Eu fico olhando a pista. Tem a placa informando limite, mas as pessoas não respeitam. Eu mesma não respeito. Se a gente cumprisse tudo que é para cumprir não teriam tantos acidentes.. [...] Até com pedestres. A gente fala dos motoristas, mas os pedestres também. Lá onde moro, tem casos que está fechando a pista para reforma e cercando para o pedestre não passar de um lado para o outro. [...] Aí tem passarela e ninguém passa por ela. Já aconteceu um atropelamento embaixo da passarela! Porque eu soube que já houve assalto na passarela. Se você sobe, não tem como sair do assalto. Tem até alambrado e o pessoal cortou o alambrado para poder evitar a passarela.

Karen (20, LU, A): Eu também acredito que a maior culpa é de conduta das pessoas mesmo. Tem que acontecer algo para que se dê atenção a isso. Aqui em Rio Claro, por exemplo, teve um atropelamento de uma menina de bicicleta e ela veio a falecer. Depois disso foram feitas as passarelas para ciclistas. Teve que acontecer esse acidente para depois se tomar alguma providência.

Pilar (19, PR, B): A culpa é da gente porque têm as medidas e não são todos que seguem, que prestam atenção. Inclusive nós mesmos em algum momento vamos pecar em algum lugar, então acho que vai das pessoas. O trânsito tem muitas leis para não acontecer.

Algunas de estas conductoras estuvieron involucradas en accidentes de menor gravedad. En estos casos, se consideran víctima de la imprudencia o la distracción de otros conductores. Se profundiza la opinión de que las reglas no son respetadas y que no se siguen las señales.

Karla (23, LU, A): [...] Eu tava esperando, olhei para a esquerda e não tinha ninguém, estava escuro e tinha uma lombada inclusive. Nisso, quando eu já tava virando, surgiu do nada um moleque de moto e ele inclusive não passou pela lombada, ele cortou ali pelo canto e bateu bem na lateral do meu carro. Ele não tinha documentação, nem era habilitado....

Bianca (25, LU, A): É preocupante porque as pessoas sabem que tem as regras, mas não cumprem. Elas não dão seta... Eu pelo menos sou de Piracicaba, e lá o pessoal não tem costume de dar seta, sai cortando. E eu moro na zona rural e pego pista direto, tanto para trabalhar como para vir pra cá. É complicado. [...] Eu fui virar e a pessoa não viu, foi reto e bateu no meu carro. Mas não aconteceu nada com ninguém.

El tipo de comportamiento en el que frecuentemente se ignoran las reglas de tráfico también es vinculado al problema del alcohol. Las entrevistadas notan que cotidianamente hay conductores ebrios por las calles y las carreteras. Luego, la falta de transporte público también provoca que en fiestas, actividades diferentes o eventos la personas estén obligadas a depender del coche y en ciertas ocasiones conducir bebidos. Estas incentivan la aplicación de la Ley Seca, aunque la eficacia dependa de la frecuencia con que se realizan los controles y esta condición varía entre las ciudades.

Karen (20, LU, A): A lei foi efetivada, mas eu a vejo como algo muito distante. Por exemplo, na cidade eu não vejo isso. Às vezes estou dirigindo e vejo uma pessoa

que está visivelmente embriagada e eu não vejo essa fiscalização particularmente dentro da cidade. Aparece mais nas rodovias e nas estradas.

Karla (23, LU, A): Mesmo antes de tirar minha carteira ainda não tinha a lei seca, eu não tinha costume de beber porque eu não gosto de beber e dirigir. Inclusive hoje, quando eu saio de carro eu não tomo bebidas alcoólicas. Mas eu tenho amigos que dirigem, vão de carro e pegam estrada para outra cidade. E saem de festa open bar onde beberam a noite inteira e vão para outras festas para beber mais ainda a noite inteira, e é indiferente. Mesmo sabendo que podem pegar uma blitz no meio do caminho, não tem problema. Acho que vai da consciência da pessoa. É aquela questão sobre a nossa vivência e nosso comportamento no trânsito. A gente leva muito nosso caráter pro volante...

Llegar a lugares públicos con un coche de propiedad hace que la discusión en las normas de casa de las entrevistadas sea más evidente. Incluso las nuevas tecnologías terminan evidenciándose del mismo modo, para evitar controles de la Ley Seca y los radares de velocidad. Son hechos que se usan para caracterizar la manera de ser del brasileño y comportarse en el tráfico vial. Es una estrategia que uno puede utilizar siempre, pero que en gran medida necesitaría ser rechazada.

Maite (28, PR, B): É muito importante que exista a lei, mas tem algumas coisas importantes. [...] A gente está muito acostumado a sair e o álcool, principalmente para o brasileiro, faz muito parte do social. E o problema da lei seca é que ela não veio acompanhada de outras políticas públicas. Por exemplo, o transporte público coletivo. Qual é a opção? Se você vai sair e quer beber o que você faz? [...] A turma acaba fazendo ou o motorista da rodada, mas são poucos, e a maioria fica se ligando, principalmente nas redes sociais que a maioria tem no celular...

Todas: Exatamente.

Bianca (25, LU, A): Não acho isso correto, isso de avisar... Se uma pessoa está alcoolizada ela tem que ser parada onde tem blitz. Se acontecer de uma pessoa alcoolizada bater em você ou em um amigo seu, você vai ficar muito brava com isso...

Incluso con la inserción de las TIC en las actividades cotidianas, estas conductoras no se ven obligadas a conducir el coche y usar el móvil simultáneamente. Algunas se desconectan completamente, otras aplican un uso que consideran restricto: ver quién llama

o hablar rápidamente. Han internalizado mejor una regla en un proceso que corresponde también a su posición social y nivel de emancipación.

Pilar (19, PR, B): Quando eu entro no carro eu desligo o celular porque eu não consigo me concentrar... Eu vou e volto para a faculdade de van, então pra vir pra cá eu não preciso pegar o carro. À vezes na volta alguém liga para o motorista para avisar que não vem amanhã e ele atende e dirige! Eu olho para quilo e fico tensa por ele. Eu não gosto muito, se está dirigindo, dirige, o foco tem que estar na direção.

Carol (21, PR, A): Eu tenho o costume de ver quem está me ligando. Então minha mãe está me ligando, eu tenho o costume... ou eu desligo o celular ou eu paro o carro porque pode ser algo mais urgente, ou então espero chegar no lugar para ver. Mas eu não vou mexendo direto no celular.

Karla (23, LU, A): Já aconteceu de eu atender o celular na cidade. Mas eu falo que estou dirigindo. Se não for alguma coisa importante eu digo que estou dirigindo e depois telefono. Na pista não!

Solucionar los problemas de tráfico vial dependería sobretudo de una educación que diera a las personas más disciplina y solidaridad en la calle. La crítica recae sobre el brasileño en general, contrastando las experiencias que uno ha vivido en el “primer mundo” en donde por lo general se respetan los factores del tráfico vial, las reglas y los más frágiles.

Karla (23, LU, A): Eu fui para a Austrália no começo desse ano e vi muito isso que ela falou. Mas lá funciona exatamente como deveria funcionar aqui. Onde tem faixa de pedestre, a partir do momento que o pedestre coloca o pé naquela faixa, o carro para mesmo, não interessa. E o mesmo ocorre do respeito do pedestre com o carro. Inclusive se você atravessa no sinal vermelho pode levar multa.

Carol (21, PR, A): Acho que tem os dois lados. No ano passado eu também viajei, fui para a Flórida. Eu ia atravessar uma avenida movimentada para ir ao Burger King, então fomos ao canteiro porque não tinha faixa e os carros paravam para a gente. Eu achei muito estranho, não acreditei que tinha carro parando para a gente atravessar. Acho que vai muito da criação, de lugar, de cultura.

Bianca (25, LU, A): Se a gente tivesse educação, não precisaria ninguém fiscalizar. Todo mundo já sabe o que é para fazer. Não é exigir fiscalização o certo. A gente tem que respeitar.

Karla (23, LU, A): Realmente exigir a fiscalização não é certo, mas agora com o povo educado desse jeito, vai fazer o que? Não teria mais o que fazer.

La educación es defendida como vía de cambio en el sistema vial y refleja una sociedad que debería saber portarse. Hábitos y opiniones son las características de ciudades más pequeñas que aparecen en contraste con otros grupos de conductores de zonas metropolitanas. Aún así hay un sentido común de comparar Brasil a otros países de costumbres sociales menos jerarquizados, ya que, en sus casos, la posición que ocupan se define por algún grado de fragilidad y dependencia.

### 3.2.7. GRUPO FOCAL VII

- Local de realización: Universidad Estatal de São Paulo, ciudad de Rio Claro.
- Caracterización: Grupo con perfil predominante de conductores varones jóvenes (20-24 años) de clase privilegiada con residencia en ciudades medianas. Algunos también con experiencia en trayectos interurbanos y metropolitanos. De todos los grupos analizados es el que tiene un nivel cultural heredado más elevado y las obligaciones profesionales más bajas. Son chicos dedicados sobre todo a los estudios y eventualmente realizan algún trabajo del cual no dependen necesariamente. Aunque sea el grupo con características más privilegiadas, sus estudios en humanidades muestran que no están exclusivamente orientados a que sean parte de una élite económica.

Participantes Grupo Focal 7: Chicos, Inter-urbano, Predominancia Privilegiado						
Nombre	Benito (H)	David (H)	Fidel (H)	Guido (H)	Pedro (H)	Tito (H)
Edad	21	21	22	24	20	20
C. Postal Residencia	13825000	14021260	18400190	13505120	014450030	13560642
Ocupación Principal	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante	Estudiante
Ocupación Secundaria	x	Camarero	X	Practicante	X	Fotografo
Estudios Madre	Superior	Superior	Superior	Superior	Superior	Superior
Estudios Padre	Superior	Superior	Superior	Medio	Superior	Superior
Profesión Madre	Administrativa	Agente Inmobiliaria	Jubilada	Professora	Agente Inmobiliaria	Profesora
Profesión Padre	Investigador	Agente Comercial	Jubilado	Comerciante	Administrador de Empresas	Profesor
Frecuencia conducir	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Alto	Bajo
Periodo de conducir	Fines de Semana	Fines de Semana	Fines de Semana	Indiferente	Indiferente	Fines de Semana

Figura 28: Tabla de caracterización de participantes en el GF 7

Los entrevistados caracterizan el tráfico como algo negativo, predominantemente caótico y agotador. Su vida cotidiana no está marcada por los atascos, así que su opinión negativa es menos contundente que la vista en otros grupos. Aunque para pocos de ellos el coche es actualmente una necesidad diaria en virtud de sus estudios se mueven en una



ciudad mediana, el coche es una realidad en actividades de ocio, viajes y en sus horizontes tan pronto acaben sus estudios.

Tito (20, PR, B): Caos.

Guido (24, PR, B): Tédio.

Fidel (22, PR, B): Estresse.

A la hora de apreciar el coche, la tendencia se invierte y gana connotación más positiva por la comodidad, flexibilidad, libertad y transmisión de status que ofrece a su propietario. Bajo una perspectiva funcionalista, el transporte público no sería capaz de permitir que una persona cumpla distintas actividades diarias, haciendo del coche una necesidad. Por otro lado, hay una pasión hacia el coche como objeto. Para los que no poseen uno, representa un objeto de deseo el ser alcanzado. Además el tema de la masculinidad surge rápidamente para situar al coche en un determinado espacio de referencia.

David (21, PR, B): Comodidade, conforto, rapidez. A pessoa almeja ter um carro para ter mais liberdade e ter a vida facilitada.

Benito (21, PR, B): Com o carro você faz o seu horário. Não se tem dependência de linhas. Se tivesse um acesso melhor ao transporte seria outra coisa... Mais uma independência. O brasileiro vê o carro como um status.

Pedro (20, PR, A): Se você tem carro bom, você vai pra balada, vai pegar todas as meninas. É enraizado com isso. Muita gente diz que a virilidade tá no carro.

David (21, PR, B): É um estímulo, o carro é um dos sonhos do brasileiro. A pessoa que usa ônibus ou outros transportes públicos, está lá sonhando em ter um carro.

Tito (20, PR, B): As condições do transporte público, na maioria das cidades do Brasil, são péssimas. Isso cria a ilusão de que o carro vai te fazer locomover com mais facilidade.

Guido (24, PR, B): O carro tem esse aspecto, principalmente em homem, de cumprir como prolongamento do seu órgão masculino, é quase um pênis para o homem.

Se aprecia de inmediato el aspecto de la individualidad en los estilos de vida y en la manera de pensar. El coche correspondería a un tipo de aspiración más inmediata donde no

hay responsabilidades colectivas, como por ejemplo constituir una familia y deber comprar una casa.

Guido (24, PR, B): Também tem o lance da autonomia, da emancipação, da comodidade que o cara tem quando consegue comprar o seu carro. É quase uma casa própria. Hoje vejo as pessoas preferindo ter um carro que uma casa própria. A casa já não funciona mais como reduto familiar, por isso a casa antes era mais importante.

El coche despierta en estos conductores muchas sensaciones de libertad, velocidad, e intimidad que lo convierte en un refugio para ellos mismos o para compartir con amigos en una atmósfera con música y paisajes externos. También es un aparato que complementa el ocio para añadir movimiento a una situación que ya se mueve por el alcohol y otras drogas.

Guido (24, PR, B): Tenho prazer não só isso de conduzir o carro, mas por exemplo, ouvir música com o pessoal, todo mundo andando de carro à noite. Dá uma sensação legal. Você está se locomovendo, passam paisagens diferentes... São Paulo à noite acho muito legal. Sei lá... Mais outras coisas... É uma viagem astral!

Tito (20, PR, B): O som do carro é diferente, parece que muda. Quando se está em movimento, eu tava discutindo isso outro dia, parece que o som da música fica bem melhor.

David (21, PR, B): O fato de ter que dirigir me permite dar uma espairecida...

Fidel (22, PR, B): Desde pequeno sou aficionado por carro. Desde os três anos de idade tenho coleção de carrinho. Então, só pelo fato de eu pegar o carro, não preciso correr nem nada. Dá uma sensação de prazer. Por já ter tido contato com isso desde pequeno, o fato de estar atrás do volante ou como passageiro muda.

Los entrevistados hacen asociación directa entre el patrón de desarrollo urbano, la clase media a la que pertenecen y la presencia del coche desde la infancia. Un estado casi natural de cosas que establece el acceso al coche entre crecer, cumplir estudios universitarios, comprar un coche y trabajar. Es algo cultural y consciente de alguien que pertenece a su clase social.

Fidel (22, PR, B): Parece um processo natural mesmo. Igual a respirar, comer... Faz parte... Desde o momento que você entrou na escola, você sabe que vai para o ensino superior, do ensino superior ao mercado de trabalho, carro!

David (21, PR, B): A gente, né, uma realidade eu acho que da classe média brasileira, uma realidade de todo mundo aqui, então imagina o tamanho da classe média brasileira que vem aumentando, todo mundo tendo seu carro, que é algo intrínseco a todo mundo, e cada vez esse excesso vai aumentando. Principalmente com redução de IPI e aumento do consumo interno, essas políticas de estímulos que tem por aí. As pessoas vão ter o carro, mas a situação não comporta. Cada vez mais pessoas estão tendo acesso ao seu veículo, porque é uma coisa da sociedade e isso vai ser um problema ainda maior no futuro.

Esta naturalización del coche asociado a una determinada clase social y a la vida en ciudades más pequeñas, da soporte para que muchos jóvenes conduzcan antes de cumplir con la formación obligatoria de la autoescuela. Aunque existan excepciones, el marcador de género aún es presente y se señalan como conductor principal. Se hace hincapié en que el coche estaba pensado para que el hombre lo conduciera y que la mujer fuera como pasajera.

Fidel (22, PR, B): Eu aprendi antes. Primeiro com minha irmã, fugindo à regra. Ela até é mais nova, só que enquanto eu era fascinado por kart, ela queria dirigir o carro. Então passar marcha e essas coisas, começou com ela. Depois fui eu meio na curiosidade para sentir a diferença do kart pro carro mesmo. Hoje em dia, embora minha irmã tenha aprendido a dirigir antes de mim, a minha mãe sente mais confiança quando eu estou com o carro.

David (21, PR, B): Aprendi antes, mais para me preparar para a auto-escola, não para ficar dirigindo por aí. Foi meu pai quem me ensinou. Geralmente na família quem dirige é o homem, não tem essa discussão. Tanto que nem tinha espelho no quebra-sol, porque mulher é que se olha no espelho, passa batom. Agora os carros já vem com esse espelho. Então o machismo perde bastante.

Benito (21, PR, B): Comecei antes, mas só peguei confiança mesmo depois de tirar carta. Pegar pista com confiança só depois de meio ano dirigindo.

De cualquier forma las autoescuelas solo funcionarían para temas fundamentales y dar pocas prácticas en las situaciones de tráfico real, pero suficientes para aprobar el examen. Estas reproducirían relaciones de bajo profesionalismo y baja calidad extendidas en la sociedad, además de estar abiertas a la corrupción en el caso de que algunas personas no consiguen aprobar el examen.

David (21, PR, B): Eles não preparam para dirigir. Ensinam a passar no teste, ou então treinar baliza... É só ficar decorando para a prova.

Pedro (20, PR, A): Sem contar essa corrupção toda que tem. Gente que faz seis vezes o exame, não passou, então compra a carta. Tem até auto-escola que você só passa comprando a carta.

Guido (24, PR, B): Ou seja, com auto-escola ou sem, não é isso que vai impedir o cara de dirigir. Vejo muito isso. A auto-escola só é um meio de legalizar... Uma pessoa poderia dirigir sem auto-escola, mas se for parada sei lá, vai levar uma multa. Tenho caso de um amigo que deu uma leitoa para ganhar a carta! Ele já tinha até carro.

La atribución de riesgos aparece directamente vinculada a las habilidades de conducir. Por un lado las asimetrías de género aparecen aún heredadas, haciendo que las mujeres sean objeto de chistes. Ellas estarían asociadas a un peor cálculo de espacio mientras, por otro lado, conducen con más precaución. Todavía su inseguridad es vista como riesgo importante, principalmente en los trayectos de carretera.

Fidel (22, PR, B): Querendo ou não, tem o preconceito. Mas às vezes você acaba constatando isso. Você está lá dirigindo e vê uma puta barbearagem na sua frente. Até rola a brincadeira no carro “pó, é uma mulher”. Aí você passa, olha, e não é que é a tal da mulher dirigindo mesmo?

David (21, PR, B): Às vezes acontece, mas tanto homens como mulheres podem dirigir bem ou dirigir mal. No geral não vejo como regra, mas tem a brincadeira. E eu também a faço, mas não é algo que eu realmente acredite. Mas como preconceito acaba existindo.

Fidel (22, PR, B): Falam do lance de dirigir mal, mas uma das coisas o que eu considero principal é a falta segurança que as pessoas têm ao dirigir o carro. Então na estrada você tá ultrapassando sem confiança, hesita, joga de lado porque acha que não vai dar, vem outro atrás e pronto, acidente. A segurança do condutor naquilo que ele está fazendo é então uma dessas coisas principais, não no sentido físico, mas no sentido mental.

La imprudencia sería otro de los principales factores que contribuye al riesgo en la conducción y este aspecto se le reconoce específicamente como acto masculino.

Fidel (22, PR, B): Tem vários aspectos... Tem a atenção, tem o homem é mais imprudente.

Guido (24, PR, B): Estatisticamente tem mais acidentes com homem do que com mulher. Tem a questão da confiança...

Conducir en carretera permite a los conductores ir con más velocidad, acostumbrarse a ella y automáticamente mantener el mismo estilo de conducir para la ciudad. Se sugiere que en estos cambios de escenarios y también para los casos de cansancio, haría falta parar en una estación de servicio y bajar del coche durante unos minutos.

Guido (24, PR, B): E quando está dirigindo na estrada por muito tempo, não acontece de você entrar na cidade e continuar dirigindo rápido?

Fidel (22, PR, B): É, quando você já vem no embalo, na cidade você continua no embalo.

Fidel (22, PR, B): De fato comigo acontece e você já entra por umas avenidas largas. Aí vão diminuindo as ruas... Mas enquanto você não parar e descer do carro, aquela sensação da estrada continua em você. Quando você saiu, deu uma andada, uma relaxada e volta, você não tem mais a sensação de que estava na estrada. É como se fosse uma válvula que você desliga.

La percepción del riesgo aumenta cuando van de pasajeros, principalmente si el coche se conduce de forma temeraria. Cuando tienen la experiencia de haber tenido un accidente, los factores de riesgo se acentúan en los otros factores del tráfico y la infraestructura vial.

Guido (24, PR, B): Sempre que eu assumo o volante eu sinto que o acidente pode não ocorrer comigo, mas se eu estou como passageiro, eu sinto que o acidente é mais próximo. Pessoas com direção agressiva, pra mim é bastante real que pode acontecer um acidente. Eu já presenciei acidentes... Pra mim o risco é iminente em vários momentos, principalmente os fatores externos a você, que são os motoristas, a condição do carro, a condição do tempo, da pista. Mas principalmente o condutor com direção agressiva, porque a estrutura, mesmo sendo problemática, é manejável.

Benito (21, PR, B): Cara, você sempre pensa que não vai acontecer com você. Comigo aconteceu quando eu não estava dirigindo. Era passageiro no banco de trás. Por volta de umas 3h da manhã uma moto furou o sinal vermelho e bateu na frente do carro no cruzamento. O motoqueiro voou. A sensação é muito ruim.

Fidel (22, PR, B): Uma vez eu estava em Brasília com meu tio. Daí o sinal estava piscando pros dois. O carro que teria a preferência passou, só que estava tendo

uma construção ali, a visibilidade estava tapada na esquina. Aí o cara passou, eu bati nele, o carro dele capotou, mas não teve vítimas.

David (21, PR, B): Você pode tomar as precauções como não beber antes de dirigir, não ultrapassar a velocidade, mas tem sempre outras pessoas no trânsito, outros fatores externos. O perigo nem sempre depende de você. O risco está sempre ali. Pode ser um buraco, a estrada, uma pessoa que passa o sinal, ou uma pessoa bêbada dirigindo. Dizem que é mais fácil morrer num acidente de carro que um acidente de avião, que em realidade as pessoas têm muito mais medo.

El tipo de coche influiría en las negociaciones que se dan en el tráfico vial, teniendo privilegios aquellos que llevan coches grandes y caros, imponentes por tamaño y estatus. Las categorías de factores profesionales serían las más problemáticas: las motocicletas en grandes ciudades y los camiones en carreteras. De manera general, cada uno buscaría individualmente lo mejor para sí mismo.

Fidel (22, PR, B): O pai de uma amiga minha comprou uma caminhonete gigante. E ela tava sem carta e falou “vamos dar uma volta”. Ok, mas aí eu é que dirigi o carro. A sensação é diferente. Começa que a altura muda e já dá uma sensação de imponência. É um carro mais alto que os outros e tem uma maior visão. Você passa e todo mundo vira a cabeça pra olhar o carro passar. Dá a sensação de “olha o carro que estou andando”. Já aconteceu de estar na estrada e colar atrás de mim uma Ferrari. Aí eu pensei “o que vou fazer com esse carro atrás”? O cara com um carro desses até pode ser inseqüente, então eu abro e que ele vá.

Guido (24, PR, B): Vejo um respeito muito maior com um Porsche do que com um Uno. Se você vê um carro imponente em alta velocidade vindo em você, você tira e respeita muito mais.

Benito (21, PR, B): Acho que o mais contestado é a motocicleta mesmo. É só olhar em São Paulo, não sei quantas mortes por dia... Isso mais na cidade. Na pista mesmo são os caminhões também. Ainda mais quando é pista única.

Otros aspectos de apropiación del coche y los procesos estructuración social aparecen en los comportamientos de la *casa* reproducidos en desobediencia de las leyes de tráfico en la *calle*. Se ve con bastante normalidad beber y conducir, incluso cuando se reconoce el acto de infracción cometido. Uno de los entrevistados dice no saber si algún día estará dispuesto a cambiar, mientras otro, por el susto de haberse saltado el semáforo en alguna

ocasión peligrosa, ha decidido evitar la mezcla de coche y alcohol. Consideran ser comportamientos normalizados en el *jeitinho brasileiro* (manera de hacer brasileña).

Guido (24, PR, B): [...] nunca deixei de pegar meu carro quando eu estava embriagado. Isso pra mim já é uma infração. Talvez até das mais graves, que é dirigir alcoolizado. Sempre que pegava o carro sabendo que era para beber, continuei dirigindo. Nem sei se um dia vou me tocar pra isso. Mas quanto aos outros, acho que infração acontece bastante, mas principalmente a falta de atenção das pessoas...

Fidel (22, PR, B): Eu não vou mentir, de pegar o carro depois que você bebe uma ou bebe outra é normal. Uma vez aconteceu comigo de também pegar o carro embriagado e passar direto numa avenida. A partir dali eu disse que não ia mais misturar essas duas coisas...

Pedro (20, PR, A): Quem comete uma infração geralmente sabe que está cometendo, tem essa noção... É mais o jeitinho brasileiro mesmo. A questão da alta velocidade também [...] Quando não tem ninguém, você acaba infringindo a lei.

Obedecer la ley dependería de controles estrictos y multas elevadas, aplicadas con rigor. A pesar de que existe la tecnología como instrumento de control, esta también debe transformarse en herramienta que previene este mismo control. El caso del cinturón muestra que la gran mayoría de los conductores lo han incorporado, a excepción de aquellos que, en ciudades muy pequeñas, no sufrieron sanciones además de constatar que las autoridades mismas no lo utilizan. La Ley Seca sigue el mismo principio de quitar la posibilidad de que el conductor controle su riesgo en relación a la bebida, rompiendo una costumbre.

Pedro (20, PR, A): Hoje em dia é complicado falar, porque tem celular que apita para avisar o radar. Tem os mecanismos que você marca o radar e ele vai avisar onde está...

Tito (20, PR, B): Falaram que o pessoal nem pode mais brincar em São Paulo. Vai sair, policial vai parar. É blitz. Desce todo mundo do carro, faz o bafômetro... Não pode beber nada. Tem amigo meu que nem está mais saindo pra festa, está ficando em casa só.

Fidel (22, PR, B): É um método educativo. Sentiu no bolso você fala “não vou querer levar R\$1900 de multa”. Quando sente no bolso, automaticamente você se vê obrigado a parar. [...] Eu uso cinto. É como se fosse uma roupa dentro do

carro, você até se sente melhor. Você está sem cinto o carro fica apitando. É um inferno. Vejo muita gente que não usa, compram só a ponta do cinto, colocam lá e o negócio não apita.

Este grupo es en general muy sensible a las diferencias entre zonas metropolitanas y ciudades más pequeñas en donde se realizan trayectos interurbanos. Mejorar el sistema vial sería parte de un proyecto más amplio de transporte público y la mayoría de las reclamaciones tienden a recaer sobre clases sociales a las cuales no les incumbe, como los profesionales que trabajan en zonas urbanas (motociclistas) y en carreteras (camioneros).

Benito (21, PR, B): Em cidades de grande porte, as pessoas têm que ver que o carro não é o futuro. Cada dia mais carros, não sei as estatísticas... Mas tem que ver que a resolução do problema mesmo é o transporte coletivo. Uma hora tudo vai parar.

Tito (20, PR, B): Acho o individualismo muito forte e o carro reforça isso. Ontem no centro, por um período de cinco minutos, três carros parados na faixa da direita... Estradas com três ou quatro pistas e o caminhoneiro na faixa da esquerda... O motoqueiro em São Paulo... A desculpa é que o cara está trabalhando. As condições deles são ruins, claro, mas só pensam no emprego deles, assim como o motorista do carro que não pensa no motoqueiro. Isso acontece com todos, inclusive com os pedestres...

Al mismo tiempo que estos conductores asumen actitudes de riesgo mientras conducen, el riesgo internalizado es menos acentuado que en otros perfiles. En los discursos, esta dimensión de riesgo que uno mismo asume se asocia tanto al peligro del accidente como al peligro de perder una posición social, peligros que para ellos son muy poco presentes. Dan por hecho el cumplimiento de un destino de clases, de género y de acceso al coche. Incluso con una vida dedicada exclusivamente a los estudios en una ciudad que no exige el coche para moverse, es un estilo de vida en donde el coche es matriz de movilidad y de estatus, es un orden natural cuando se empieza la fase laboral.



### **3.3. VÍAS DISCURSIVAS Y CRUCES ANALÍTICOS**

Tras el repaso instantáneo en los subcapítulos anteriores – con una síntesis de los aspectos más destacables en cada una de las entrevistas –, cabe ahora argumentar de manera directa los discursos generados en las entrevistas, dilucidar sus semejanzas y diferencias bajo las dimensiones analíticas para los perfiles de los entrevistados y mirar hacia los cruces de una cultura de automovilidad que se incorpora a una dinámica sociológica específica. En este cruce se reinscriben las tensiones tradicionales concatenadas en niveles de motilidad, riesgos y ciudadanía.

El análisis discursivo implica así el funcionamiento de un orden de significados-significantes condicionado por una estructuración social determinada que repercute en una serie de dinámicas de motivaciones y acciones. Estas dinámicas definen posturas más o menos inclusivas, exclusivas, permisivas, prohibitivas, receptivas o entumecidas ante todos los elementos que conforman el espacio de la automovilidad.

Metodológicamente hemos adoptado tres dimensiones para poder acceder a un ordenamiento discursivo transversal que pudiera cumplir con los objetivos analíticos: i) acceso-percepción; ii) habilidades-atribuciones de riesgo; iii) apropiación-estructuración social. Estos ejes dimensionales son relacionales y vinculantes en la concentración de la motilidad, en los niveles de riesgo y en el ejercicio de ciudadanía. Así se cumple, a partir del ordenamiento discursivo, una vuelta reflexiva hacia los referentes teóricos de la automovilidad para el caso brasileño como sistema, régimen y cultura.

Se debe considerar en el universo de los conductores entrevistados en los siete grupos que además de la diferencia de género y edad tenemos diferentes categorías: conductores con distintos grados de dependencia y experiencia en el coche; conductores habituados principalmente a zonas metropolitanas pero también a carreteras y/o zonas interurbanas; oriundos de medias y grandes ciudades; conductores que apenas estudian y otros que lo compaginan con una actividad laboral; conductores cuya movilidad se hace casi exclusivamente a través del coche y otros que usan el transporte público o las motocicletas en determinadas situaciones.

Una primera observación general que se puede destacar en el campo semántico es el estilo narrativo autorreferencial que predomina en las entrevistas, hecho que ya se hace evidente desde el mismo momento de moderarlas y constatable en las relecturas de las transcripciones completas. Se puede destacar porque los entrevistados han tenido bastante

libertad a la hora de dialogar, debatir y escaparse de un programa pautado con preguntas y respuestas. El uso excesivo de expresiones como “yo creo”, “mi coche”, “mis amigos”, etc. son algunos ejemplos de un habla coloquial que siempre implica el gradiente personal seguido por una predisposición jerarquizada en lugar de profundizaciones objetivas en un universo igualitario. Solo el tráfico y la movilidad urbana, exteriorizados de la esfera personal, son objetivos y fácilmente caracterizados como caóticos por todos los perfiles entrevistados. Pero al coche en sí, se le dibuja en una esfera mucho más subjetiva.

Otra constatación es la abundancia de contactos directos o indirectos con los accidentes de tráfico. Más que una fatalidad, los siniestros se han vuelto parte de la normalidad en que uno raramente se puede ver involucrado, sobre todo como conductor, pero que es fácilmente percibida como algo que ocurre a los “otros”. En los casos que en el accidente se involucra a los peatones y los motociclistas, el conductor de coches encuentra suficientes argumentos para hacerse la víctima, debido al elevado grado de profundización en la cultura de la automovilidad. Tanto en las tensiones generadas en las vías de tráfico como en los accidentes en sí, se constata que las infraestructuras tienen fallos y se piensa que la imprudencia y la falta de educación de los otros actores del sistema son la causa más relevante. La imprudencia incluye el uso de alcohol, las elevadas velocidades, las prisas diarias, los dispositivos móviles y el cansancio de una rutina agotadora.

### **3.3.1. EJE ACCESO-PERCEPCIÓN**

Retomando brevemente lo que se ha detallado en capítulos anteriores, el *acceso* que un individuo tiene al coche y su sistema de automovilidad está determinado de manera normativa y contingente de acuerdo con las ofertas que se encuentran en un cierto contexto de la ordenación urbana, social y económica. A su vez, todas estas condiciones de acceso influyen directamente en la percepción del sujeto sobre este mismo contexto en donde participa por poseer sus propias formas de acceso.

Todos los individuos entrevistados tenían en común el hecho de poseer carnet de conducir, con lo que el acceso normativo al coche estaba confirmado *a priori*. También tenían acceso a un coche propio o de la familia y vivían en sitios dotados de estructuras viales necesarias. Sin embargo, hay diferencias notables en el tipo de acceso al coche, donde aparecen los marcadores de género y de clase social.

La iniciación en la conducción de coches ocurre de manera más informal y espontánea entre los hombres, prácticamente como un ritual que reconoce los derechos normalizados de las relaciones jerarquizadas de la *casa*. En cambio, las mujeres, en su gran mayoría, han iniciado el acto de conducir a partir de la autoescuela. En casos extremos, los varones empiezan a conducir a los diez años junto a sus padres, mientras las mujeres a menudo siguen practicando con su familia o su pareja incluso después de obtener el carnet.

Aunque todas las sesiones de entrevistas hayan ocurrido de manera fluida y participativa, en los grupos de chicos se han explicado historias más variadas, espontáneas y profundizadas. Tanto los entrevistados varones como los entrevistados *privilegiados* realizaron discursos más acoplados a una cultura de la automovilidad, situando al coche como elemento incorporado desde la infancia y como elemento natural en la vida, al igual que comer y respirar.

Se nota además que las chicas *privilegiadas*, aunque reconozcan la prevalencia masculina en el universo del coche, han interiorizado contundentemente la cultura de la automovilidad como parte de sus estilos de vida, reconociendo que el tráfico es un juego en donde cada uno tiene su rol y sabe cómo jugar a partir de las reglas legales y tácitas. El tráfico pasa a convertirse en un juego competitivo en donde cada uno cumple con un rol bastante dinámico.

La opinión sobre el tráfico vial está consensuada por todos los participantes como caótico, desordenado y estresante. Los matices discursivos muestran que los *privilegiados* son más sensibles a la *falta de educación* (de los *otros*) como adjetivo y predicativo de una visión negativa acerca del tráfico. El factor espacial contribuye a intensificar un sentido de agotamiento en los conductores y conductoras que necesitan enfrentarse constantemente a los atascos en vías urbanas. El gradiente metropolitano desempeña un elemento igualador de género entre los más jóvenes, de la misma manera que la disminución de este gradiente acentúa las diferencias de percepción entre los géneros. Por ejemplo, las conductoras que tienen un cotidiano vial menos metropolitano perciben el tráfico como una experiencia caótica, pero también transmiten un discernimiento del sistema vial como una entidad colectiva en donde las responsabilidades son compartidas.

Principalmente en las zonas metropolitanas, los elementos que configuran la calle se perciben como obstáculos y tensiones. El *otro* de la calle puede ser desde un profesional que se adueña de ella hasta un *marginado* con malas intenciones, convertido por todo el

sistema de automovilidad como algo fuera de lugar, sea un peatón, un ciclista o un motociclista. El lenguaje que frecuentemente emplea términos como cortar, zigzaguear o cerrar, entre otros, ilustra la calle como un peligroso campo de batalla incluso entre coches. Lo que está en juego es una economía universal de tiempo tensionada con un sistema colapsado de circulación y una lógica *cordial* difícil de asegurar en las rápidas acciones individualistas adoptadas dentro del coche.

La percepción general de la *calle* como espacio extremadamente peligroso y desprovisto de respeto, exige la elaboración de estrategias amnésicas para permitir que lo cotidiano siga funcionando. Por ejemplo, intentar olvidarse constantemente de los problemas crónicos del tráfico, desde la siniestralidad, los atascos hasta la violencia urbana que puede ocurrir a uno mientras realiza su trayecto (Brasil es uno de los líderes mundiales en muertes por siniestralidad vial y en homicidios). Estar encerrado en esta atmósfera personal no pasa de un tipo muy específico de consumo que vende más promesas que contenido.

En contraste, el coche en sí es apreciado de manera mucho más positiva, integrado al universo del *yo*. Dentro de él, la competición por espacio-velocidad es compensada por la comodidad, el confort y la sensación de protección; actitudes apresadas que se asemejan al famoso dicho de que “todos tenemos problemas, pero el mío es más importante”. Por antonomasia, el coche se establece como *nuestro* espacio doméstico sobre ruedas, generando una dinámica de cargas y descargas anímicas entre el interior como hogar y el exterior como obstáculo.

La percepción de que *nuestro* coche puede constituirse en un inconveniente, mágicamente se presenta cuando los conductores reclaman la necesidad de aparcarlo en las disputadas zonas urbanas. Es decir, casi todo el tiempo que uno conduce cómodamente su coche, lo hace distribuyendo irreflexivamente hacia el ambiente externo todos los inconvenientes sistémicos de un aparato sobredimensionado, peligroso, emisor de contaminantes y ruidos. Súbitamente, en el momento de aparcarlo, emergen factores contradictorios en el guion de acciones definido por el modelo de la automovilidad. Como ejemplifica una entrevistada de corte privilegiado y metropolitano, el problema del coche grande es que se hace difícil de aparcar. En lugar de generarse una reflexión crítica, el conductor se posiciona como víctima de una coyuntura de insuficiencia. Igual que en las situaciones en las que los peatones son definidos como obstáculos en un sistema colonizado por el coche. En este sentido, se ha observado que el *privilegio* acentúa este tipo de racionalización situacional porque lleva internalizado este rol de manera más profundizada.

El sistema de automoción, principalmente en las zonas metropolitanas, se muestra como un factor de frustraciones en donde el coche tiene prioridad en sus promesas de confort y flexibilidad. A su vez, el poder público y sus instituciones son culpabilizados por su mala gestión territorial, sobre todo en términos de oferta de transporte público eficiente y de calidad. Otra desventaja es la creencia de que en gran medida el interés del poder público es recaudar dinero, perjudicando doblemente la población.

A la hora de tener el desafío de sugerir soluciones para mejoras en el tráfico, se ha notado claramente el fenómeno del *mudancismo* que incide principalmente sobre el poder público. Desde unos cambios de las personas que gobiernan hasta el empeño de los gobiernos por implementar una política de transporte público. Esencialmente, las reclamaciones que recaen sobre el Estado no se argumentan como manera de crear alternativas para uno mismo, sino que reflejan más bien los hechos que impiden el mejor flujo de aquellos que tradicionalmente van en coche, así como unas críticas por la disminución de los impuestos para los coches por parte del gobierno federal como modo de ampliar el mercado, además de la opción de quitar carriles para los coches y transformarlos en carril bus.

Mejorar la movilidad pasaría a ser una responsabilidad del Estado, que dejará de *hacer cosas apenas para inglés ver* y aumentará con eficiencia el acceso a un transporte público de calidad. Los entrevistados de corte *luchador* hacen el hincapié sobre esta necesidad en la mejora de las infraestructuras y los equipamientos urbanos, sobre todo porque los más privilegiados ya cuentan con mejores accesos y hay zonas que reciben más inversión pública, pero sufren principalmente en su dominio de la automovilidad colapsada. El coche, como método de transporte, termina incrementando el nivel de motilidad sobre todo para personas que viven lejos del centro y necesitan flexibilidad para compaginar todos sus compromisos, además de ofrecer ascensión social simbólica y una seguridad retórica

Lo que todavía se constituye como elemento clave a la hora de racionalizar la percepción negativa del tráfico vial es el rol reservado a la educación. Hay un nítido contraste entre el discurso de los perfiles más *privilegiados*, al ver la educación como algo que viene de la *casa*, y los perfiles más *luchadores* que creen más en el rol de la educación de la *calle* (escuela, autoescuela, sanciones etc.). Una disputa oculta entre principios igualadores y jerárquicos que aparece en las entrevistas bajo la aceptación de un problema cultural según los *luchadores* y de la falta de educación según los *privilegiados*.

### 3.3.2. EJE HABILIDADES-ATRIBUCIÓN DE RIESGO

La segunda dimensión analítica se refiere al eje de las habilidades y las atribuciones de riesgo. Las habilidades tratadas en el sistema de la automovilidad empiezan con el seguimiento de las prescripciones del uso del coche, pasando por las normativas del tráfico vial, los cálculos mentales de trayectos, tiempos y tareas, las conjeturas y deducciones en la comunicación con los otros factores que comparten las vías de circulación, el uso de nuevas tecnologías que se unen a las prácticas de conducir, entre otros. Estas manifestaciones prácticas inciden directamente en la exposición de riesgos, cuyas atribuciones corresponden a las contingencias sociales de un grupo con sus especificaciones junto a principios organizativos transversales que se enlazan en un estilo determinado.

El perfil de entrevistados ya llevaba definido un elevado nivel de motilidad por tratarse de conductores de coche, residentes en zonas urbanas con acceso a otros medios de transporte, manejo de tecnologías de información y comunicación, estudiantes que están incrementando su capital cultural en una estructura de movilidad o manutención de posición social, además de participantes que compaginan tareas laborales con los estudios y el ocio.

Poca credibilidad se da a la autoescuela que, de acuerdo con los entrevistados, más bien sirve para enseñar a aprobar el examen del carnet. De este modo, se reactivan en el campo de la automovilidad roles y valores sociales de profundos marcadores de género. A pesar de que muchos padres de corte *luchador* motivan a sus hijas a que empiecen a conducir en la autoescuela para que no incorporen hábitos incorrectos de conducción que ellos practican, el aprendizaje insuficiente hace que el aprendizaje real se efectúe en la calle y en este período, tanto para chicas *luchadoras* como *privilegiadas*, la presión del patriarcalismo se hace presente a través de novios, padres, hermanos y amigos.

Empezar a conducir más tarde, sufrir una estigmatización de género que históricamente disminuye pero que es aún presente sobre todo en ciudades más pequeñas y depender de personas más experimentadas, en general varones, para mejorar las habilidades de conducir, propicia sobre muchas conductoras un reflejo de inseguridad. El contraste se nota cuando uno se debe confrontar con la situación de conducir solo o acompañado. Los chicos, en general, poco cambian su manera de conducir e incluso pueden asumir un comportamiento más arriesgado si llevan sus amigos como pasajeros. En el caso

de las chicas, a menudo pueden sentirse mejor si conducen solas en lugar de sentirse vigiladas o rechazadas, adoptando así una conducta aún más precavida si van acompañadas.

Son exactamente estas dos características, precaución e inseguridad, las que caracterizan la atribución de riesgos a las mujeres por parte de los varones. Pero aparcar es la habilidad clave para reafirmar aún más el dominio de los chicos sobre las chicas en la automovilidad. Los discursos políticamente correctos de hoy día impiden que los chicos expresen una opinión abierta de su presunta superioridad o que reconozcan que son los causantes de la mayoría de accidentes. La habilidad de aparcar encierra la postura de que las chicas son rehenes de la gran inconveniencia práctica del coche: no se puede hacerle desaparecer después de usar

Como el aprendizaje finalmente o comienza o termina en el entorno familiar, también se interioriza el hecho de que las reglas de circulación se pueden relativizar cuando se las percibe como hechas por/para *los otros*, transportando al universo del coche referencias que marcan la vida privada. De hecho, las chicas *luchadoras* son las más propensas en adoptar las reglas igualitarias de la *calle* y ejercer una presión en contra de los comportamientos que marcan el *jeitinho* de sus padres cuando intentan hacer prevalecer la regla personalista de la *casa*.

Subyace la predisposición de que, en el Estado como institución, con sus leyes y maneras de vigilar pueda apenas beneficiarse de las multas. Por otro lado, se tiene la idea que *culturalmente* el brasileño tiene una relación complicada con la ley. La lógica del *jeitinho* establece habilidades para improvisar, pero el otro lado de la moneda es que esta lógica está incluida en un proceso profundo de desigualdad, generándose por ende expectativas de que cada uno solo quiere beneficiarse con ventajas cotidianas. La adquisición de consciencia no solo atraviesa una frágil identidad cívica y ciudadana, sino que involucra la dimensión de los afectos y de la precariedad material (muchas modalidades de multas superan en más de tres veces el sueldo mínimo mensual). Los *privilegiados* apuntan que para aprender hace falta perder *algo*, con lo que se puede deducir que el margen de pérdida de los *luchadores* es más pequeño y facilita una política disciplinaria.

En ciudades pequeñas donde uno está familiarizado con todo y con todos, *Gemeinschafts* más distantes de las *jaulas de hierro* republicano-burocráticas, la obediencia a las leyes es aún menos practicada. Son sitios en donde *ni el policía usa el cinturón de seguridad*. Por contrario, el anonimato y el panóptico de la vida metropolitana inhiben

dichas actitudes. La campaña masificada sobre el uso del cinturón a finales de los años 1990 fue muy exitosa en el establecimiento de una regla que vale para todos, pero aun así cuando un conductor entra en *su barrio* y se acerca a *su casa*, es su regla la que vale: si ya está acostumbrado al cinturón, sigue con él, si no lo está lo quita.

Bajo estas condiciones, el modo más efectivo de implementar cambios en la seguridad vial necesita rigurosidad tanto jurídica como de sanción para hacer la regla igualitaria y de ciudadanía valer sobre la inclinación en decidir íntimamente los propios límites inscritos en una lógica personificada de privilegios. La imposición de lo normativo debería seguir el ejemplo de casos similares como la ley en contra del tabaco.

En este sentido, es lo que pasó con el tema del alcohol y la Ley Seca en la que desde 2012 pasó a actuar con rigor en áreas metropolitanas como Río de Janeiro y São Paulo. A pesar de que la Ley Seca recibió críticas sobre todo por parte de los entrevistados *privilegiados*, en general apoyaron la iniciativa. Los intentos de descalificarla incluyen, por ejemplo, la apreciación que, en la estrategia de concienciación que mezcla la presencia de policiales y colaboradores en silla de ruedas, algunos de estos colaboradores no hayan sufrido sus lesiones en accidentes viales. Sospechas que se mezclan con la creencia que las sanciones sirven también para incrementar las recaudaciones, comunes sobre todo por las multas electrónicas de velocidad y semáforo.

Las nuevas tecnologías se insieren de manera inevitable en la automovilidad y pueden funcionar con diferentes finalidades. Mientras que la radio avisa los puntos de embotellamiento, el Twitter puede funcionar para informar de los lugares en donde se encuentran los puestos de control de la Ley Seca y el GPS para alertar la presencia de los radares electrónicos. Con la imposibilidad de cambiar las exigencias de la vida, aumenta la creencia de que la tecnología puede solucionar los conflictos de usos y actividades simultáneas. Pero siempre quedan posibilidades de reinscripciones, desde las tecnologías más sencillas como el cinturón de seguridad hasta las propias TIC. Estas no quedan exentas del tipo de relación que el brasileño realiza entre inmunidad e impunidad.

La inflexibilidad moral de la tecnología ignora la operación del *jeitinho* y no es capaz de personificar un evento. Es la misma inflexibilidad que el control humano de la Ley Seca intenta imponer. Así que, ante la sanción electrónica o cualquier otra operación que no acepta el *jeitinho*, los aparatos de navegación digital y *smartphones* ganan legitimidad para prevenir que *seamos injustamente* multados en situaciones donde: la ingeniería de tráfico



ha infravalorado los límites; el Estado se beneficia de multas apenas como fuente de ingresos; el peligro de la calle exige ignorar los semáforos; la libertad de beber algo o de portarse como uno quiere aparece comprometida.

De manera mucho más amplia, el coche y las TIC permiten la extraordinaria combinación de dos condiciones de la vida brasileña: estar conectado con los *nuestros* y apartado de los *otros* en una vida que cada vez más exige flexibilidad en ciudades donde la fluidez del tráfico es casi inexistente.

Principalmente las mujeres *privilegiadas* asumen que el problema de la distracción causada por *smartphones* estaría superando el problema del alcohol. Históricamente se ha caracterizado como algo característico del varón. La ontología de las conductoras se ve afectada por dos aspectos fundamentales. Primero el nivel de acoplamiento con el coche; segundo el acceso a las nuevas tecnologías de integración entre movilidad y conectividad. Ambos factores son más elevados entre las jóvenes de clase *privilegiada*, mientras las *luchadoras* se centran más en disfrutar los recursos pasivos, tales como la música o leer mensajes en atascos, porque o están menos ligadas al coche o no poseen las últimas tecnologías que facilitan el uso activo de los aparatos (*bluetooth*, por ejemplo). En el caso de los chicos, las diferencias en el uso de las TIC entre *privilegiados* y *luchadores* se ve menos acentuada, pero siempre más común en las zonas metropolitanas.

Algunos de los entrevistados, sobre todo *luchadores*, son también conductores eventuales de motocicletas. La estigmatización de esta categoría como elemento perjudicial del tráfico naturalmente disminuye en estos casos, mientras los *privilegiados* residentes en las zonas metropolitanas son más enfáticos contra las ilegalidades practicadas por los motociclistas. Los conductores de coches y motos afirman que la percepción de riesgo disminuye cuando uno se acostumbra a la moto, a pesar de percibir que motociclistas y todos los actores más pequeños que el coche, en la práctica, no disfrutan de la preferencia resguardada por ley.

Aunque se reconozca la obvia fragilidad de los motociclistas, los ciclistas y los peatones, sobre todo los *luchadores* que más a menudo pueden verse en estas situaciones, desde la posición general del conductor se les considera a los peatones como un inconveniente peligroso. En la jerarquía de la automovilidad, se acepta con dificultad que aquellos que tampoco pertenecen al sistema y obstruyen el flujo, reciban orden de

preferencia en las leyes de tráfico. Un discurso que funciona para transformar víctimas coyunturales en verdugos.

Los chicos más jóvenes y *privilegiados* son aquellos que más asumen actitudes arriesgadas, aunque no se las denomine de esta forma. Sus habilidades van, a veces, orientadas a disfrutar del coche como máquina de velocidad, fuente para sensaciones de aventura y libertad. Los conductores y las conductoras más experimentados son muy directos a la hora de atribuir riesgos a los chicos jóvenes. Por parte de las mujeres, predomina una condición victimizada que las inclina a apuntar con más contundencia a los actores que, según todos los conductores, contribuyen al riesgo: los taxis, autobuses, motocicletas, peatones y camiones, en caso de las carreteras.

La vida acelerada mezclada al atasco rutinario de las ciudades crea las condiciones para eventuales actitudes arriesgadas. En el caso de los chicos *luchadores*, incide además la rutina agotadora y el deseo de no abdicar del ocio en fines de semana, haciendo que el cansancio acumulado sea un elemento añadido de riesgo.

La educación vuelve a aparecer como elemento de solución contra la imprudencia, pero se la presenta siempre como un proceso que debe afectar a los *otros*, no a uno mismo, en el interior de una evidente crisis de reflexividad que involucra la automovilidad. Cuando no es el gobierno el culpable, entonces son los profesionales del tráfico, los peatones, los ancianos, las mujeres, los jóvenes o incluso el conductor que nos lleva. Pero uno mismo, en contraste con las narrativas auto referenciales, suele verse absuelto de causa potencial de riesgo.

### **3.3.3. EJE APROPIACIÓN-ESTRUCTURACIÓN SOCIAL**

Analíticamente, la tercera dimensión adoptada se refiere al eje *apropiación-estructuración social*. Aquí es donde dialogan los significados destinados al proceso de movimiento en sí por parte de los factores y los procesos que conforman un determinado ordenamiento social: estrategias, percepciones, valores, normas y decisiones más o menos conscientes e intencionadas que se practican en el sistema vial a partir del coche. Obsérvese la adecuación simbólica y funcional del coche y su entorno, los procesos cognitivos individuales de representación, resultantes de las experiencias personales, y de las

asimilaciones de representaciones colectivas. Estas representaciones finalmente terminan influyendo en las elecciones, moldean el curso de las acciones y justifican las prácticas.

Los discursos producidos entre los entrevistados permiten apreciar el aspecto de la individualidad en los estilos de vivir y de pensar. El coche correspondería a un tipo de aspiración inmediata donde no hay responsabilidades más colectivas, como por ejemplo constituir una familia, en donde hay condiciones económicas, o en la compra de una casa. Desde la estabilización de la política monetaria, el aumento de la oferta de crédito ha facilitado masivamente el acceso al coche e intervenido en el metabolismo urbano. Sobre todo la clase *luchadora* se ha visto en condiciones de incorporar el coche como prioridad de consumo, símbolo de ascensión social, herramienta para cumplir compromisos y elemento cultural. El coche encaja tanto con este tipo de proyectos de vida como con las exigencias cotidianas de cumplir una serie de tareas dispersas en el espacio urbano.

Aquello que se verifica claramente a lo largo de las entrevistas es que el coche no transporta simplemente personas, sino una exagerada carga de agencias que hacen de él un artefacto incomparable a otros, en el campo de las acciones prácticas y simbólicas.

Poseer un coche es algo más que participar en un colectivo identitario como el estadounidense medio que encuentra todas las facilidades materiales y simbólicas para inserirse en la automovilidad y practicar la democracia a su modo. El brasileño sueña con el coche porque él, además de posibilitar la flexibilidad diaria para el cumplimiento de todas las tareas en ciudades cuyos transportes de masa son precarios, cumple con una escapada retórica de la *Senzala* y se constituye en *Casa-Grande*; para los *luchadores* de hoy, representa la ascensión que les convierte en clase media y les permite sentirse *privilegiados*. Es parte de una gramática que, por funcionar implícitamente, lleva a la conclusión que todo es “cultural”.

La apropiación del coche guarda correspondencia con la procedencia social, predominando el dominio de las tensiones que ya son características de la sociedad brasileña: la imposición de privilegios que deberían estar circunscritos a una esfera particular en lugar de expandidos al espacio igualitario de la vida pública.

Como ejemplo sirve el accidente que salió en los periódicos brasileños durante algunas semanas en 2012. Thor Batista, hijo de Eike Batista (hasta 2013 considerado el hombre más rico de Brasil), mientras volvía de una fiesta, atropelló fatalmente con su Mercedes SLR McLaren a un trabajador que iba a casa en su bici por una carretera

secundaria. En este caso, todos los entrevistados han coincidido en decir que nada le podía acontecer al hijo del *dueño* de Río de Janeiro.

En un nivel cotidiano, basta poseer un coche para sentirse superior y transformar todo lo que es externo en obstáculos que perjudican un derecho asimilado del conductor. Lo que a su vez transforma estos conductores en víctimas, según su propia percepción, ante una serie de problemas que caracterizan de *cultural*.

Una potente mutación simbólica transforma el coche como herramienta para la *calle* en una entidad de la *casa*. Los varones le comparan con una mujer con quien se pasa el fin de semana y se podría ostentar: verlo “tocado” significa transgresión íntima y corporal; poseerlo es extender la virilidad. Las conductoras disertan sobre la analogía del coche como un hijo, pues además del espacio de confort y libertad, incurre en el cuidado y la manutención. Además, empíricamente es demasiado común encontrar en los coches brasileños el uso de adhesivos que representan los miembros de una familia: se trata así de una evidente necesidad de apropiarse del coche para poder transportar la *casa* a todos los lados contra el pavor social de la atomización del individuo.

Las apreciaciones alrededor del coche ayudan a comprender, por ejemplo, el rechazo a coches usados y por qué la industria automovilística mantiene con éxito la producción de modelos populares ultrapasados (como el VW Gol “*bolinha*”) junto a modelos renovados (VW Gol “*nuevo*”). La exagerada preferencia por el coche nuevo es un hecho que supera la racionalidad de las prevenciones técnicas. Aunque el mercado de coches usados sea dinámico y probablemente guarde las mejores oportunidades objetivas de coste-beneficio, el horizonte subjetivo está fijado sobre el coche “0km”. Si el coche es *nuestro*, como una mujer o como un hijo, entonces si te pertenece, en general y de preferencia, no debería haber pasado por otras manos.

Los procesos de individuación y la dotación del coche como entidad doméstica demandan variaciones del *cuidado de sí*. El coche, además del espacio en donde contrasta el interior ordenado con el exterior caótico, representa a uno mismo ante el temor de ser reprochado socialmente en una sociedad que no acepta iguales, que funciona apenas en una sagaz lógica binaria de arriba o abajo. En el exterior están exactamente aquellos con quien uno no se quiere juntar y otros que eventualmente no quieren juntarse con *nosotros*. Así se da la constante preocupación en mantener el coche arreglado y limpio. Lo puede hacer uno mismo o entregándole el coche a alguien para que lo haga: es una opción afín

con los principios de comodidad y de servidumbre característica de tradiciones aristocráticas con fondo colonial.

El resultado directo de este vínculo entre apropiación y estructuración social se nota en los juicios ante las prescripciones normativas de las reglas de tráfico como una moneda de dos lados. De un lado la personificación de las acciones a través de la lógica de la cordialidad – fábrica de expectativas cumplidas y frustradas –, cuando, por ejemplo, se permite que un conductor cambie de carril si así lo señala. De otro lado el *jeitinho* como estrategia para beneficiarse saltándose las reglas igualitarias de la *calle*.

Practicando una nueva alteridad ensamblada al coche, el conductor se ve libre de ciertos patrones de comportamiento – para bien o para mal, fundados en la lógica *cordial* –, imponiendo voluntades unilateralmente y exteriorizando insatisfacciones que serían gestionadas en un contacto cara-a-cara. El coche sirve a la vez de armadura para proteger y de arma para “cortar” el tráfico.

Por todo esto se asume, a modo confesional, que el coche es una pasión para los brasileños. Una pasión metida en un campo de disputa con otros actores en el tráfico. Los entrevistados *luchadores* que no han heredado el estilo aristocrático chocan con los *privilegiados* por depositar más fe en los vectores normativos para generar un cambio de conducta, aunque son siempre conscientes del corporativismo social que sostiene privilegios. Las conductoras privilegiadas, a su vez, han sido más críticas con la ineficiencia de una jurisprudencia que no sea criminal para poder, por ejemplo, disminuir las muertes por accidentes. Además, estas conductoras son mucho más sensibles con la presencia amenazadora de coches viejos y en mal estado.

Principalmente los chicos hacen la labor de contextualizar críticamente el rol de las principales entidades vinculadas a la automovilidad en un sentido biopolítico de control y creación de deseos que constituye, como dicen, algo “cultural”. El gobierno, la industria, los bancos y la publicidad son apuntados como verdugos de una situación que implica la necesidad y la voluntad de moverse en coches, al mismo tiempo que se les acusa de practicar un mercado de elevados precios y demasiadas ganancias para los productos que se ofrecen a las personas en su papel de consumidoras. Este descontento antes presente solo en las clases *privilegiadas*, posibilitadas de comparar el coste y la calidad de sus coches nacionales a los automóviles estadounidenses, es parte hoy de una clase *luchadora* que se hipoteca masivamente para acceder al sueño de comprarse un coche. Ambos, *luchadores* y

*privilegiados*, están acostumbrados a un estilo afectivo de vincularse al mundo y sus artefactos.

Entre los actores que comparten los espacios de circulación, los profesionales del tráfico se constituyen como los peores elementos para la gran mayoría de los conductores entrevistados. Alcanzan incluso la condición de otra “raza” en un desliz de *cordialidad* notado por el propio entrevistado (“Los taxistas son una raza... Perdón, espero que nadie aquí tenga un taxista en la familia”). Estos juicios se dan más cuando uno es joven y *privilegiado*.

Es la misma opinión genérica, con más o menos énfasis, compartida por los perfiles de entrevistados en relación a conductores profesionales: *luchadores* que no estarían exactamente incorporados a la *automovilidad palaciana*, pero que terminan conduciendo sus vehículos de trabajo sin la actitud que se espera de un profesional precavido, despegado de intereses personales. Aquellos que eventualmente utilizan el transporte público consideran justificable el estrés de estos profesionales dadas las malas condiciones de trabajo (principalmente por parte de *luchadores* que conocen mejor este lado de la vida metropolitana), demasiadas horas en un ambiente poco conveniente, añadiendo la presión de sus jefes para transportar la cantidad máxima de pasajeros en el menor tiempo posible. Esta presión de los *dueños* de las empresas contribuye a que, en la calle, los conductores profesionales reproduzcan la agencia y actúen como *dueños* de la calle, hasta que, a través de las relaciones habituales de *cordialidad*, incluso un pasajero busque beneficios pidiendo que el conductor del autobús pare fuera de los sitios predeterminados.

La tensión de la vida anónima de la *calle* se pone más patente con la incomodidad en donde los profesionales no respetan las reglas de circulación. Una tensión que retóricamente estaría resuelta solo con la mediación de *poderes esotéricos* del *otro mundo* para presagiar un orden no prescrito de acciones, una *buena dosis de mediumnidad* para prever qué hacen *estos* conductores profesionales, pues como conocen todo, no señalizan nada.

### 3.4. LA SALIDA CULTURAL Y EL CIRCUITO DE AFECTOS

Se pudo ver que los discursos de los entrevistados confluyen hacia una salida cultural para pensar en la movilidad urbana, en el coche en todas sus contradicciones y efectos colaterales. Es la manera casi automática de definir una problemática que no tiene soluciones puramente técnicas o de matices cartesianos para sintetizar factores que no se sabe exactamente dónde inician y dónde terminan.

La necesidad urgente que se impone, coincidiendo con Marc Augé, sería la utopía de la educación para una nueva movilidad: salir del hábito de una cultura autorreferencial; salir de uno mismo y de su entorno; comprender que la relativización de una cultura se da en la exigencia de la universalización. Una utopía que no se cumple, pero que es capaz de inducir la realidad hacia sus aspiraciones de reinventar lo cotidiano, enseñar a superar la temporalidad y el espacio cada vez más abundantes bajo una mediación tecnológica (Augé, 2007, p. 92).

¿Pero dónde reside esta fuente educadora que a menudo parece coger fuente de la tutela? Aquí, una cierta gramática sociológica cobra su papel para reivindicar o una expectativa aristocrática y jerárquica que origina en la *casa* los valores del privilegio, o una frustración igualadora que externaliza en el Estado la responsabilidad de operar los cambios. El resultado práctico inmediato de esta articulación aparece también en los discursos producidos entre los entrevistados: la transformación del espacio público en un espacio de nadie donde el coche cumple con el principal rol de apropiación, naturalizado en los perfiles tradicionales de clase media y utilizado como agente de movilidad social por parte de perfiles ascendentes.

Pensar en la vía cultural y el consecuente rol de la educación como mediadora de los conflictos detectados en la automovilidad exigiría afrontar la condición que impide que este espacio urbano, definido por los entrevistados como caótico, se constituya como un espacio de apertura e intercambio. Se exige cuestionar el rol dominante del coche que, por muchas décadas, ha simbolizado el ejercicio de una ciudadanía excluyente que ya no se sostiene en su ideal *palaciano*.

El coche, como elemento activo de motilidad, ha resultado dialécticamente para las ciudades algo semejante al dinero en los análisis de Simmel en donde, el incremento de flexibilidad individual, anonimato y autonomía, ha generado el endurecimiento de relaciones sociales y de la dominación colectiva por fuerzas hegemónicas. El pensamiento

clásico de Rousseau, por ejemplo, ya afirmaba que la sumisión más efectiva es aquella que se viste de libertad, sobre todo cuando es amparada en un sistema jurídico cuyas leyes son siempre más útiles a aquellos que tienen posesiones. Finalmente, ¿no es esta misma lógica la que conforma el régimen de automovilidad, donde uno cree ser efecto de la propia voluntad cuando en realidad está afrontado por otras agencias hegemónicas?

También la frustración y las exigencias unánimes de los entrevistados hacia el Estado que no cumple su responsabilidad como proveedor de motilidad (aumentando la oferta y la calidad de transportes) ni como regulador del tráfico vial (necesidad de prácticas éticas en el campo normativo) puede ser vista de dos maneras. Una sería el *mudancismo* que se presenta cuando hay un deseo de que todo cambie para que uno finalmente no tenga que cambiar nada. Desde la perspectiva de un discurso *privilegiado*, hace falta que la movilidad urbana cuente con alternativas para que finalmente la automovilidad vuelva a funcionar para aquellos que siempre contaron con ella. Otra manera de leer esta condición es el acercamiento hobbesiano de la necesidad de un Estado como elemento organizativo de los individuos, por no decir civilizatorio, que representa el discurso *luchador* de un perfil casi huérfano de Estado y de ciudadanía, ya que el Estado se hace presente sobretodo en las zonas más ricas de la ciudad.

Siguiendo a Safatle (2015), las sociedades son también circuitos de afectos que definen formas de vivir. En el interior de estos circuitos las expectativas articulan sobretodo miedos y esperanzas. Es la manera como el poder actúa, gestionando una política de deseos y de riesgos que se integra también en la economía de motilidad a partir del coche, como se puede constatar contrastando el contenido simbólico analizado en los materiales culturales y el contenido discursivo producido por los grupos focales. Miedos que remiten a marginalización social, exclusión de un padrón de transporte, confort y placer, contacto con un entorno peligroso, cuidados con uno mismo y el modo de conducir y finalmente el colapso de un sistema de movilidad y de un espacio público vaciado de prácticas ciudadanas. La esperanza, a su vez, está siempre representada por las promesas y las creencias de que, para todos estos problemas, se puede ofrecer una solución, a menudo mercantilizada.

En el interior de este circuito de afectos la utopía funciona como un tipo de esperanza, proyección reflexiva en una temporalidad determinante. En este caso, la esperanza de que, amparados por un Estado eficiente y/o por una tradición aristocrática perpetuada, la educación cumpla con la ciudadanía. Todavía, volviendo a Augé (2007), la



utopía no se cumple, induce a aspiraciones. Y estas, a lo mejor deberían ser, como afirma Safatle (2015), el desamparo como alternativa para un nuevo circuito de afectos. Sobre todo, el desamparo como afecto central capaz de generar nuevos lazos productivos de transformación.

El desamparo está en la raíz de la creación al igual que lo antinatural se incorpora a la historia natural para generar nuevas natalidades ontológicas. Salir del coche y todos sus significados y representaciones que se construyeron para proteger y conformar un tipo de Palacio de Cristal es la vía que finalmente se encuentra con el desamparo y el desafío de una alteridad subversiva ante un campo heterotópico.

En junio de 2013, este desamparo se ha manifestado ante la dramática realidad de la movilidad urbana brasileña, en términos funcionales y sociales determinada por un modelo universal de automovilidad, y ha dado inicio a semanas de intensas protestas populares en las calles. Una multitud compuesta, principalmente, de estudiantes ha respondido a las demandas del Movimiento Passe Livre (MPL), defensor desde 2003 del transporte público como derecho básico y gratuito, que se opuso al aumento de R\$0,20 en el precio del billete de los autobuses en São Paulo y ha sabido articular sus peticiones y utilizar los medios sociales para potenciar el leitmotiv *#vemprarua*.

El fenómeno ha dado la oportunidad a millones de personas de volver a descubrir el contacto directo con la calle, reencontrarse con la dimensión del habitar, despertarse de un estado letárgico y abrirse hacia una nueva alteridad en el espacio público ante el agotamiento de un modelo incapaz de cumplir con sus promesas. Aunque el elemento organizativo estuviese representado por la ineficiencia y el elevado precio del transporte público, fueron los centros urbanos tradicionalmente tomados por los coches los que se transformaron en zonas de marcha y ocupación.

Como mostraron Ortellado *et al* (2015) en una minuciosa narrativa de los acontecimientos entre el 6 y el 19 de junio, los actores hegemónicos de gobierno y medios de comunicación intentaron reducir la movilización a un acto de vandalismo sin ninguna transcendencia, pero se generó una apertura de tal orden que invitó el descontento generalizado a participar en un acto continuo de reproches a las instituciones y a los poderes políticos, económicos y mediáticos hasta el punto de negarse la presencia de periodistas de algunos canales de televisión o la participación de partidos políticos que, históricamente, sirvieron de motor para movilizar sindicatos y colectivos diversos.

El nuevo carácter multitudinario, en sentido negriano, asociado a los medios de comunicación multidireccionales dejó los actores en un verdadero estado de perplejidad bajo una temporalidad distinta que se impuso en las calles. Como resultado inmediato, después de días de intensas manifestaciones, finalmente el gobierno revocó el aumento de tarifas en el transporte público.

Se experimentó colectivamente el desamparo práctico del automóvil en importantes zonas urbanas que fueron apropiadas por movilizaciones ciudadanas. Otro circuito de afectos pudo existir reterritorializando aquello que antes era dominio de la lógica del miedo y de la esperanza, de la supervivencia biopolítica reductora de potencia de creación. Aunque bajo la violencia policial practicada contra los manifestantes, la contingencia y la desposesión han podido funcionar como motor de creación y de rechazo a cualquier tutela.

Aunque el descontento general haya seguido ininterrumpidamente hasta el día de hoy con serias implicaciones políticas e institucionales para el país<sup>53</sup>, aquello que se ha visto posteriormente fue el fortalecimiento de las fuerzas hegemónicas en la estrategia de apropiación en este inaugurado campo de disputa.

Por otro lado, ciudades como São Paulo pasaron a combatir con menos timidez la lógica del privilegio instituyendo valientemente políticas públicas de movilidad que han beneficiado sobretudo a los usuarios de transporte público en términos de tiempos de desplazamientos y a peatones o motociclistas en términos de reducción de accidentes. En la práctica, los coches han perdido algo de espacio físico de circulación y han visto reducidos sus límites de velocidad en el interior metropolitano. A su vez, el ciclismo va dejando de ser una práctica activista para volverse una opción de transporte desde que empezaron a implementarse ciclovías. Todo un conjunto de políticas públicas que se enfrentan a la lógica del privilegio y que probablemente cueste la derrota electoral del actual alcalde Fernando Haddad en las elecciones de 2016<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Sobre estas implicaciones no conviene abrir debate en la presente investigación. Hemos publicado recientemente dos análisis disponibles en el sitio web del Huffington Post, disponibles en los siguientes enlaces: [http://www.huffingtonpost.com/rafael-heiber/brazil-opens-pandoras-box\\_b\\_10062206.html](http://www.huffingtonpost.com/rafael-heiber/brazil-opens-pandoras-box_b_10062206.html) [http://www.huffingtonpost.com/rafael-heiber/impeachment-in-brazil\\_cou\\_b\\_9748136.html](http://www.huffingtonpost.com/rafael-heiber/impeachment-in-brazil_cou_b_9748136.html)

<sup>54</sup> Muy recomendable la película *Bike vs Car* (2015) del director Frederik Gertten que ilustra la bicicleta como elemento transformador de la movilidad a partir de casos como São Paulo y Los Ángeles. Muestra la fuerza del *lobby* de la industria automovilística y cuenta con entrevistados relevantes, como, por ejemplo, de Raquel Rolnik, urbanista, académica y secretaria de planificación.

## 4. CONCLUSIONES

---

Los análisis previos acerca de la automovilidad en su extensión material y semiológica han dialogado constantemente con las preguntas de la presente investigación. La primera de ellas, una cuestión fundamentalmente práctica acerca de la construcción social de los riesgos en un escenario emergente de automovilidad en Brasil; la segunda, un acercamiento teórico en cuanto al uso del novedoso concepto de motilidad aplicado a estudios de movilidad, incremento tecnológico y estructuración social; y la tercera pregunta de carácter ético que, a partir de las dos cuestiones anteriores, culmina con una apreciación acerca de la representación de la ciudadanía en una cultura de automovilidad instaurada sobre una gramática sociológica particular. O sea, la mediación del coche desde elemento global hasta una realidad local, ya sea como los procesos de fusión con la tecnología, el rol del coche en la ontología del conductor y en la estructuración social, hasta la posibilidad de reapropiación colectiva de un discurso circulante que desestabiliza la construcción histórica de los derechos y deberes en la *res publica*.

El coche se constituye como plataforma de un sistema mucho más amplio para el cual no funciona simplemente de herramienta para el transporte rápido y cómodo en cuatro ruedas. Establece una arena privilegiada de análisis para adentrarse en los dispositivos de gobierno de la vida y de la muerte cuya dimensión central entrelaza la complejidad de una dada sociedad y la implementación de un estándar universal de locomoción individual que se volvió marca de un frente modernizador global. Citando al ex presidente alemán Horst Köhler, nadie hablaba de globalización cuando todos ya conducían un Volkswagen Escarabajo.

Hemos organizado un esquema teórico-metodológico y analizado distintas manifestaciones culturales, principalmente anuncios del sector automovilístico y entrevistas a grupos focales específicos, para contribuir a dilucidar algunos procesos clave de subjetivación y agenciamiento operante en la sociedad brasileña a partir del sistema de automovilidad. Este mismo sistema, es inserido en el plan biopolítico contemporáneo cada vez más impregnado de un espíritu post-humanista característico de los hibridismos orgánicos y maquínico cuyas ontologías forjan nuevas relaciones con el entorno y disponen virtualidades propias de una sociedad de riesgos.

Los procesos vinculados al “hacer vivir” a partir del coche o “dejar morir” en/por el coche, resultantes de una cultura universalizante de automovilidad, fueron cartografiados en un sector demográfico representativo al considerar: i) los principios genéticos de organización de la sociedad brasileña; ii) variables dinámicas como capital económico y capital cultural; iii) variables básicas como género, edad, local de residencia y ocupación. Elementos que, articulados en un estilo cultural, terminan conformando el entendimiento entre aquello que llamamos de motilidad y riesgo en una automovilidad misantrópica.

En un nivel elemental de repercusión en los roles del automóvil y sobre las apreciaciones que inciden en el sistema de automovilidad y sus variados actores – coincidiendo con el uso extendido de las tecnologías de información y comunicación –, hemos situado un análisis de tipificación estructural en el campo social de dominación simbólica entre las clases que correspondiera con la esencia de tensión presente en la gramática sociológica brasileña. En este sentido fueron considerados los tipos *privilegiados* y *luchadores*: el primero como reflejo de una clase media tradicional y el otro como símbolo de una “nueva” clase media ascendente, también conocida como la “clase C”, resultante de un período económico favorable que ha perdurado hasta 2013 asociado a la disponibilidad de créditos y políticas de redistribución de la renta.

Elegir perfiles de jóvenes universitarios, conductores de coche y usuarios de las TIC como piedra de toque ha facilitado cuestionar la génesis de entidades que se extienden de lo artefactual hacia lo somático humano en una sociedad que ideológicamente pasó a nutrir especial interés por la movilidad en una zona de contacto entre una clase *privilegiada* tradicional y una nueva clase ascendente de *luchadores*: transitar en el espacio, circular informaciones, transportar significados, ascender socialmente y movilizarse colectivamente. Estas coyunturas circulan en lo cotidiano bajo discursos de flexibilidad y *multitasking*, resultantes de un eficiente ejercicio del biopoder que reduce las prácticas humanas a un compendio de tareas: moverse, comunicarse, divertirse, cuidarse... En ese sentido, cumplir tareas exige mantenerse conectado y en movimiento.

Así como el dinero es un activo económico para individuos monetizados y el conocimiento es un activo cultural en la civilización, la motilidad se constituye como un activo del movimiento, especialmente en una cultura de automovilidad que repercute en los campos sociales, económicos y geográficos, además de incorporar el *habitus* y los estilos de vida.

Metodológicamente, a partir de la noción de motilidad hemos adoptado tres dimensiones para poder acceder a un ordenamiento discursivo transversal que pudiera cumplir con los objetivos analíticos: i) acceso-percepción; ii) habilidades-atribuciones de riesgo; iii) apropiación-estructuración social.

En el primer eje el *acceso* que un individuo tiene al coche y su sistema de automovilidad está determinado de manera normativa y contingente de acuerdo con las ofertas que se encuentran en un cierto contexto de la ordenación urbana, social y económica. A su vez, todas estas condiciones de acceso influyen directamente en la *percepción* del sujeto sobre este mismo contexto en donde participa por poseer sus propias formas de acceso.

En la segunda dimensión analítica de *habilidades y atribuciones de riesgo*, las habilidades tratadas en el sistema de la automovilidad empiezan con el seguimiento de las prescripciones del uso del coche, pasando por las normativas del tráfico vial, los cálculos mentales de trayectos, tiempos y tareas, las conjeturas y deducciones en la comunicación con los otros factores que comparten las vías de circulación, el uso de nuevas tecnologías que se unen a las prácticas de conducir, entre otros. Estas manifestaciones prácticas inciden directamente en la exposición a los riesgos, cuyas atribuciones corresponden a las contingencias sociales de un grupo con sus especificaciones junto a principios organizativos transversales que se enlazan en un estilo determinado.

En el tercer eje de *apropiación-estructuración social* es donde dialogan los significados destinados al proceso de movimiento en sí por parte de los factores y los procesos que conforman un determinado ordenamiento social: estrategias, percepciones, valores, normas y decisiones más o menos conscientes e intencionadas que se practican en el sistema vial a partir del coche. Obsérvese la adecuación simbólica y funcional del coche y su entorno, los procesos cognitivos individuales de representación, resultantes de las experiencias personales, y de las asimilaciones de representaciones colectivas. Estas representaciones finalmente terminan influyendo en las elecciones, moldean el curso de las acciones y justifican las prácticas.

Los tres ejes son relacionales y vinculantes en la concentración de la motilidad, en los niveles de riesgo y en el ejercicio de ciudadanía. Así se cumple, a partir del ordenamiento discursivo, una vuelta reflexiva hacia los referentes teóricos de la automovilidad para el caso brasileño como sistema, régimen y cultura.

Aunque la motilidad puede organizarse tanto vertical como horizontalmente, cuando incorporada a la automovilidad brasileña, pasa a conformarse a una gramática sociológica propia de principios jerárquicos aviesos a relaciones horizontales, implicando las relaciones con el tiempo, el espacio y la sociabilidad. Una gramática sociológica caracterizada por las relaciones desiguales de una herencia aristocrática que se superpone a los principios igualadores republicanos y hace que las reglas de la *casa* salgan a la *calle*. Esto significa que la instauración de una ciudadanía diferenciada compuesta por subciudadanos y superciudadanos como actualización republicana de una lógica de privilegio ya está presente desde la *Casa Grande* y la *Senzala*.

Si habitualmente la vida pública brasileña no queda ilesa de desigualdades, pues la *calle* que jurídicamente pertenece a todos termina perteneciendo a nadie porque las reglas no son relacionales, sino anónimamente normativas, un ejercicio en la teoría del actor-red revela sin sorpresas que la calle, como sustrato artefactual, tiene un dueño: el coche y su conductor. Mirar hacia el modo como se disponen las funciones y los usos del espacio público y, principalmente, observar las contradicciones y accidentes que en él ocurren, sirve para averiguar que las acciones están sujetas a una red que protagoniza al coche como mediador mientras medidas adaptativas incorporan a los otros actores en prescripciones marginales, tal como peatones, ciclistas, motociclistas o autobuses. La preocupación jurídica en definir un orden de preferencias basado en las fragilidades que cada actor experimenta cuando transita en vías públicas apenas esconde una red de relaciones extremadamente asimétricas en donde, contra el conductor particular, todos representan un obstáculo.

Sociedades que han internalizado el principio de igualdad pueden lanzarse con más facilidad en nuevas fórmulas de negociación dentro del espacio público. En el caso de Brasil, cambiar esta organización creando, por ejemplo, carriles exclusivos para autobuses, bicis o destinando preferencia a los peatones, en la práctica significa herejía contra el privilegio naturalizado del automóvil, dado que el coche se ha construido histórica y simbólicamente como el objeto por antonomasia que diferencia aquellos con y sin privilegios: puede ser parte de "*um país que deu certo*", aunque a su causa las ciudades estén colapsadas. La expectativa del brasileño indica que medidas intentando impedir esta dinámica suelen redundar en picarescas individuales e institucionales.

Las entrevistas confirman esta noción del tráfico vial brasileño, en donde uno anónimamente participa protegido en su coche y cómodamente apartado de los estilos

*cordiales*, que está mediado sobre todo por el principio jerárquico y personificador que termina por constituirse en el principal elemento de la producción social de riesgos viales. Esto aparece en los discursos que sitúan la imprudencia de los *otros* como primera causa de accidentes, aunque cada uno se siente en *casa* dentro de su *coche* y, por lo tanto, en él hará lo que quiera: salir de copas y evitar los puestos de control a través de Twitter, sacarse el cinturón de seguridad cuando entra en su barrio, conducir sin el carnet antes de ir la autoescuela, mantenerse conectado con la familia y los amigos a través del móvil etc. Además del coche familiar que promueve el primer contacto moldeador de los conductores, el coche se transforma en un ente familiar. Dichas relaciones revierten en la responsabilidad del privilegio, convirtiendo por ejemplo peatones o motociclistas – víctimas coyunturales – en verdugos circunstanciales, semejante a los problemas de la *Senzala* que apenas conmovían la *Casa-Grande*.

Especialmente, al cotidiano metropolitano considerado caótico por todos, se incorporan estrategias panópticas para prevenir desvíos a las prescripciones técnico-burocráticas cuyas inflexibilidades morales son incapaces de personificar un evento e ignoran la operación del *jeitinho brasileiro* en las reinscripciones prácticas en la *calle*. A su vez, habitando ambientes cosmotecnológicos y justificados ante la opinión de que el gobierno no gobierna y que cualquiera que se sitúe por encima apenas quiere beneficiarse (el famoso *se dar bem*), las TIC en posesión de los conductores (GPS, *smartphones*, twitter) ganan legitimidad para prevenir que uno no sea “injustamente” punido. Fundamentalmente, esto hace referencia a: los límites estipulados por la ingeniería que son infravalorados; uno siempre se siente en condiciones de beber algo y conducir; el entorno es peligroso entonces hay que protegerse con tácticas propias; el Estado apenas estaría preocupado con las recaudaciones; sufrir puniciones es para tontos o sumisos

Más allá de los discursos materializados en las entrevistas y que previsiblemente indicaron que las soluciones circundan el *mudancismo* – o sea, uno mismo no cambia nada en la propia conducta pero exige cambios promovidos por el gobierno para incidir en la educación y en la punición de los *otros* (un nuevo programa de autoescuelas, primeros síntomas del incentivo a la Ley Seca, criminalización de los accidentes fatales de tráfico) –, nada en absoluto se comentó acerca de los nuevos estándares de seguridad impuestos por el gobierno a la industria automovilística en el mismo año 2013, obligando a que todos los coches nuevos deban poseer *airbag* y frenos *ABS* a partir del año siguiente. Se revela que el fetiche mitificado del coche nuevo en Brasil está lejos de involucrar la causa de la seguridad

vial como prioridad y dichos equipos representan apenas costes añadidos indeseados en un coche que, a *priori*, ya es considerado demasiado caro y de baja calidad si los comparamos a los automóviles estadounidenses o europeos.

El riesgo en el tráfico vial no reside en las fatalidades puntuales, sino en un complejo panorama donde virtualidades complejas se transforman en acontecimientos, no obstante, permeados por una gestión biopolítica de la vida y de la muerte. Los conductores no fueron entrenados para atropellar, las leyes no existen para que sean ignoradas y los coches no fueron originalmente fabricados para colisionar. Tanta preocupación en los *crash-tests* apenas comprueban que la realidad de la calle nunca fue la consumación de la moral inflexible de la disciplina jurídica y de las prescripciones técnicas que dotan el coche como artefacto industrial. Sin embargo, y al contrario de lo que defienden los análisis reduccionistas, en estos escenarios de riesgos y accidentes, los que ganan relieve son exactamente los factores relacionales protagonizados en una extensa red de actores y acciones, no exenta de marcadores sociales y registros políticos.

Entre perfiles de corte más *privilegiado* la apropiación del coche ocurre como algo natural en la trayectoria personal: uno crece, va al colegio, compra un coche, termina los estudios y empieza a trabajar. El automóvil se incorpora a sus vidas como el cumplimiento de orígenes de clase: futuros profesionales que disfrutarán flexibilidad y confort para desempeñar sus tareas diarias.

Por otro lado, principalmente con la incorporación de muchos *luchadores* en los sistemas de enseñanza superior y de crédito financiero (campos también históricamente reservados a los *privilegiados*), el cumplimiento de todas las tareas diarias para quien vive en barrios lejanos y/o necesita compaginar el trabajo y los estudios, conlleva a menudo a la necesidad, a veces retórica, de acceder a un coche para ascender en la vida.

Sin embargo, esta situación hace emerger importantes contradicciones en el sistema de automovilidad brasileño. Si muchos consiguen andar en coches por las grandes ciudades precariamente planificadas, pocos consiguen ya disfrutar de la fluidez vial si no son *adinerados*, ricos utilizando helicópteros (de hecho, Uber recién inaugura su nuevo servicio de helicópteros, UberCoptero, exactamente en Sao Paulo). Mientras los *luchadores* encuentran en el automóvil una vía consistente para incrementar su motilidad, separarse de los *marginados* e incorporarse a una práctica privilegiada, los *privilegiados* se ven impotentes en un campo donde deberían ser hegemónicos: la culpa la tiene un gobierno



que facilita demasiado el acceso al coche; políticas despreocupadas con el transporte público; y otros actores que se adueñan de la *calle*, principalmente los conductores de autobuses, motociclistas o taxistas que llegan a ser representados como otra raza.

Pese a todo, muchos de los *privilegiados* que disponen de elevada motilidad gracias a sus barrios de residencia bien ubicados, también pasan a apoyar acciones que incrementen la versatilidad del transporte público porque, en sus casos, el coche ya significa pérdida de capital móvil, o sea, disminución de motilidad. La asimilación de las TIC ejerce una gran influencia también en estas motivaciones, porque transportarse pasivamente permite tiempo de descanso, conexión con redes sociales y cumplimiento de tareas a través de los *smartphones* u ordenadores móviles.

Si los jóvenes varones privilegiados de áreas urbanamente menos adensadas experimentan una simbiosis más pura y profunda con el coche, los jóvenes metropolitanos de ambos géneros y de un perfil *privilegiado* gozan de un acoplamiento más sólido con el coche y las TIC, además de acceder con más facilidad a las tecnologías propias de esta integración, tal como *bluetooth* y controles remotos en el volante en contraste con los *luchadores*. Si las mujeres son más precavidas en relación al alcohol, son ellas que reflexivamente perciben con más claridad los peligros de estar a menudo pendientes del *smartphone*. Se paga con distracción el deseo de mantenerse conectado a los *nuestros* y evitar eventos indeseables como una multa.

De manera mucho más amplia, el coche y las TIC permiten la extraordinaria combinación de dos condiciones de la vida brasileña: estar conectado con los *nuestros* y apartado de los *otros* en una vida que cada vez más exige flexibilidad en ciudades donde la fluidez del tráfico es casi inexistente.

Las articulaciones entre lo real y lo virtual también involucran las estrategias amnésicas que ayudan a combatir el miedo en las grandes ciudades y mantener lo cotidiano activo, así como las formas de resistencia que pueden emerger en las redes sociales para denunciar una profunda crisis de motilidad. Como el actual sistema de automovilidad ya no corresponde a lo deseable ni ante la racionalidad modernizadora, ni bajo la *relacionalidad* brasileña, se establece un terreno fértil para que movilizaciones aspiren a recuperar la calle como territorio de enunciación para nuevas prácticas de habitar.

La concatenación entre lo cinético y lo cibernético es apenas el inicio de un proceso que genera porosidades irreversibles en la cultura del coche. El cotidiano metropolitano

agotador influye en las apreciaciones negativas acerca de la conducción, mientras hace imprescindible la necesidad que uno tiene de mantenerse conectado. El desarrollo actual de coches autónomos que inserta Google, Apple y Tesla en el campo de tradicionales empresas como Volkswagen, Mercedes-Benz, Ford, General Motors o Toyota (esta recién firma un acuerdo de desarrollo con Uber) pone el sistema de automovilidad en un estado de imprevisibilidad semejante a los períodos tempranos de la industria automovilística cuando el ingeniero Gottlieb Daimler (1834-1900), ilusionado por el coche, afirmó que apenas pasarían de un millón de unidades porque faltarían chóferes.

En Brasil, las manifestaciones de junio de 2013 fueron el síntoma de una crisis de motilidad, deflagrada en el interior de la gramática sociológica brasileña codificadora local de acciones para una cultura universal basada en el coche, en que la automovilidad ha pasado de sistema utópico a heterotópico, llevando el papel del *desamparo* en un *circuito de afectos* que ha suspendido la dinámica de gestión de *miedo* y de *esperanza* para abrirse a nuevas alteridades y enfrentarse a dicotomías sacralizadas: polis-oikos, casa-calle, privado-público, ocio-trabajo, familia-sociedad, hombre-máquina.

Creemos que el trabajo exploratorio aquí presentado deja evidente la necesidad de profundizar en cada una de estas tensiones en un mundo cuya movilidad se instala como condición paradigmática, influyendo en las génesis de identidades, moldeando estilos de vida y estructurando sociedades. Asumimos la falta de no haber producido mejores resultados en estas líneas, que podrían aportar contenidos útiles para entender el carácter emergente de la indiferencia ante las fuerzas biopolíticas y sus aparatos de gestión actuantes sobre la movilidad, principalmente considerando el rol de las tecnologías de la información y sus aspectos más somáticos.

Las nuevas mediaciones técnicas que se acercan ciertamente originarán devenires imprevistos y serán preponderantes en la definición de reglas para un nuevo *Menschenpark* automovilístico en donde el *Dasein* estará conformado socialmente por algoritmos cibernéticos trajeados de *big choffeur* para gestionar una automovilidad todavía más biopolítica, movida por nuevos datos y consumos aún más biopolíticos. En este panorama, los agenciamientos que operan a partir del uso sobrepasarían la adquisición del coche como artefacto material en el despliegue de subjetividades sostenidas por la acumulación de motilidad y, en última instancia, el consumo del propio sujeto y el lastro permanente de sus acciones en ausencia de una seria política de datos y de privacidad.

Si hoy hemos podido utilizar el fenómeno de la siniestralidad vial para dar inicio a nuestros acercamientos a la automovilidad – tanto como sistema, régimen o cultura –, el futuro del coche sugiere que la gestión de las vidas y de las supervivencias ocupará gradualmente el espacio que actualmente ocupa la tolerancia letárgica ante las muertes en el tráfico vial, alcanzando la condición máxima de que el peor riesgo es no incurrir en ningún riesgo.

Cabrá, por lo tanto, acompañar atentamente cómo seguirá desarrollándose la economía política de la motilidad en sus aspectos globalizantes y sus elementos locales de codificación. A una escala de los nuevos poderes constituyentes – en la medida de lo posible participativos –, el paradigma de movilidad y la economía política de motilidad resultan significativos a la hora de pensar estrategias transformadoras que aceleren inclusiones, frenen marginalizaciones y hagan emerger la posibilidad de modelos más sostenibles de movilidades que prioricen la deconstrucción de la lógica jerárquica y escapen del sujeto consumidor como solución a la ciudadanía diferenciada.

## 5. BIBLIOGRAFIA

---

- Adam, B. (1998). *Timescapes of Modernity: The Environment and Invisible Hazards*. London : New York: Routledge.
- Adey, P. (2006). If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75–94. <http://doi.org/10.1080/17450100500489080>
- Agamben, G. (2002). *Homo Sacer: O poder soberano e a vida nua*. Belo Horizonte: UFMG.
- Augé, M. (2000). *Los <no lugares> espacios de anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2004). *¿Por qué vivimos?: Por una antropología de los fines*. Editorial Gedisa.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Editorial Gedisa.
- Barbosa, E. L. L. (2010). *Mudança nas Legislações de Trânsito Provocam Alteração no Perfil dos Acidentes de Trânsito? Uma análise de gênero e frequência semanal no Estado do Piauí de 2001 a 2008* (Mestrado). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.
- Bauman, Z. (2004). *Modernidad Liquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2008). *Vida para consumo*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo: Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós.
- Berardi, F. (2007). *Generación Post Alfa: patologías e imaginarios en el semiocapitalismo* (1. Ed.). Buenos Aires: Tinta Limón.
- Berardi, F. (2009). *Precarious Rhapsody: Semiocapitalism and the Pathologies of the Post-alpha Generation*. Minor Compositions.
- Berardi, F. (2011). *After the Future*. Consortium Book Sales & Dist.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Conceptualizing Automobility: Introduction: Impossibilities of automobility. *The Sociological Review*, 54, 1–16. <http://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00634.x>
- Bourdieu, P. (1997). *Razones Prácticas: Sobre la Teoría de la Acción*. Barcelona: Anagrama.

- Brasil, M. da S. (2007). *Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil* (Série G. Estatística e Informação em Saúde) (p. 80). Brasília: Ministério da Saúde / Secretaria de Vigilância da Saúde.
- Brown, B., & Laurier, E. (2005). Maps and Journeys: An Ethno-methodological Investigation. *Cartographica*, 40(3), 17–33.
- Bull, M. (2004). Automobility and the Power of Sound. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 243–259. <http://doi.org/10.1177/0263276404046069>
- Caldeira, T. (2000). *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo*. University of California Press. Retrieved from <http://www.ucpress.edu/book.php?isbn=9780520221437>
- Callon, M. (1986). Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay. In J. Law, *Power, action and belief: a new sociology of knowledge?* (pp. 196–223). London: Routledge.
- Campbell, D. (2005). The Biopolitics of Security: Oil, Empire, and the Sports Utility Vehicle. *American Quarterly*, 57(3), 943–972.
- Campos, V. R., de Souza e Silva, R., Duailibi, S., Laranjeira, R., Palacios, E. N., Grube, J. W., & Pinsky, I. (2013). Drinking and driving in southeastern Brazil: Results from a roadside survey study. *Addictive Behaviors*, 38(1), 1442–1447. <http://doi.org/10.1016/j.addbeh.2012.07.007>
- Campos, V. R., Silva, R. de S. e, Duailibi, S., Santos, J. F. dos, Laranjeira, R., & Pinsky, I. (2012). The effect of the new traffic law on drinking and driving in São Paulo, Brazil. *Accident Analysis & Prevention*. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.011>
- Canavese, S. V. (2011). *Acidentes de rodoviários e uso de álcool no norte do Paraná antes e depois da Lei Seca* (Mestrado). Universidade Estadual de Londrina, Londrina.
- Carney, C., McGehee, D., Harland, K., Weiss, M., & Raby, M. (2015). *Using Naturalistic Driving Data to Assess the Prevalence of Environmental Factors and Driver Behaviors in Teen Driver Crashes* (p. 71). Washington: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Castells, M. (2000). *Era da Informação, Vol. 1 - A Sociedade em Rede*. Paz e Terra.
- Castells, M. (2009). *Comunicación y poder*. Alianza Editorial.

- Castro, R. (2000). *Bilac vê estrelas*. Companhia das Letras.
- Castro, R. (2006). *Rio de Janeiro: carnaval no fogo*. Porto: Asa Literatura.
- Castro, R. (2008). *Era No Tempo Do Rei*. Portugal: ASA.
- Certeau, M. de. (2000). *La Invención de lo cotidiano 1*. Mexico: Universidad Iberoamericana.
- CETSP. (2014). *Acidentes de trânsito fatais em São Paulo - 2013*. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego. Retrieved from <http://www.cetsp.com.br/media/296383/anuaisfatais2013b.pdf>
- CMN. (2009). *Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil* (p. 23). Brasília: Confederação Nacional de Municípios.
- Cofani, A. (2012). *Juventude e Consumo de Álcool entre Jovens de distintos Grupos Sociais* (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Cohen, Y. (2012). Política e arte na verdade e na ficção do trabalho: elementos para uma comparação histórica entre o oriente socialista e o ocidente capitalista. In F. de Oliveira, R. Braga, & C. S. Rizek, *Hegemonia às avessas*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Cresswell, T. (1997). Imagining the nomad: mobility and the postmodern primitive. In G. Benko & U. Strohmayr, *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Postmodernity* (pp. 360–379). Oxford, UK ; Malden, MA: John Wiley & Sons.
- Cronenberg, D. (1997). *Crash*.
- DaMatta, R. (1985). *A casa & a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rocco.
- DaMatta, R. (1997). *Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rocco.
- DaMatta, R. (2011). *Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil* (1st ed.). Rio de Janeiro: Rocco.
- D’Andrea, A. (2006). Neo-Nomadism: A Theory of Post-Identitarian Mobility in the Global Age. *Mobilities*, 1(1), 95–119. <http://doi.org/10.1080/17450100500489148>
- Dant, T. (2004). The Driver-car. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 61–79. <http://doi.org/10.1177/0263276404046061>

- Davis, B., Dutzik, T., & Baxandall, P. (2012). *Transportation and the New Generation: Why Young People Are Driving Less and What It Means for Transportation Policy* (p. 36). California: Frontier Group & U.S. PIRG Education Fund. Retrieved from [http://www.uspirg.org/sites/pirg/files/reports/Transportation%20%26%20the%20New%20Generation%20vUS\\_0.pdf](http://www.uspirg.org/sites/pirg/files/reports/Transportation%20%26%20the%20New%20Generation%20vUS_0.pdf)
- De Boni, R. (2007). *Percepção de risco para dirigir e alcoolemia em frequentadores de postos de gasolina de Porto Alegre* (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- De Boni, R. (2011). *Disponibilidade de bebidas alcoólicas e beber e dirigir* (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Debord, G. (1967). *A Sociedade do Espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Contraponto Editora.
- Deleuze, G. (1988). L'Abécédaire de Gilles Deleuze [Video]. Retrieved from [http://www.youtube.com/watch?v=L\\_ZWwLKHQnU&feature=BFa&list=PL3F6644EBC7CF1C11](http://www.youtube.com/watch?v=L_ZWwLKHQnU&feature=BFa&list=PL3F6644EBC7CF1C11)
- Deleuze, G. (1990). *Pourparlers: 1972-1990*. Les Editions de Minuit.
- Deleuze, G. (2001). *Empirismo e subjetividade*. Sao Paulo: Editora 34.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1985). *El anti-Edipo : capitalismo y esquizofrenia* (Tra). Ediciones Paidós Ibérica, S.a.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1995). *Mil Platôs Vol. 1: Capitalismo e Esquizofrenia*. Sao Paulo: Editora 34.
- DENATRAN. (2008). Anuário estatístico 2008 - dados. Departamento Nacional de Trânsito. Retrieved from [http://www.denatran.gov.br/download/frota/ANUARIO\\_2008.zip](http://www.denatran.gov.br/download/frota/ANUARIO_2008.zip)
- DENATRAN. (2012). Frota 2012 - dados. Departamento Nacional de Trânsito. Retrieved from [http://www.denatran.gov.br/download/frota/FROTA\\_2012.zip](http://www.denatran.gov.br/download/frota/FROTA_2012.zip)
- Dirección General de Tráfico. (2010). *Las principales cifras de la siniestralidad vial Espana 2010*. Madrid: Dirección General de Tráfico (DGT). Retrieved from [http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/es/seguridad\\_vial/estadistica/publicaciones/princip\\_cifras\\_siniestral/cifras\\_siniestralidadl011.pdf](http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/es/seguridad_vial/estadistica/publicaciones/princip_cifras_siniestral/cifras_siniestralidadl011.pdf)

- Domingos, J. B. C. (2008). *O uso de álcool e as condições de saúde entre motoristas nas estradas* (Mestrado). Universidade de São Paulo, Ribeirao Preto.
- Domínguez, M. (2006). *La astucia del automóvil, globalización, dominio y muerte*. Presented at the III Congresso Online del Observatório para la Cibersociedad. Eje Temático: El imaginario cibercultural y la siniestralidad vial, Online. Retrieved from <http://www.cibersociedad.net/congres2006/gts/comunicacio.php?id=1116>
- Domínguez, M., & Davila, A. (2008). La práctica conversacional del grupo de discusión: jóvenes, ciudadanía y nuevos derechos. In Á. J. Gordo-López & A. Serrano (Eds.), *Estrategias y prácticas cualitativas de investigación social* (pp. 97–125). Pearson Educación.
- Domínguez, M., & Davila, A. (2012). Metamorfosis de la movilidad, procesos de socialización y segurbanidad. *Política Y Sociedad*, 49(3). [http://doi.org/10.5209/rev\\_POSO.2012.v49.n3.38544](http://doi.org/10.5209/rev_POSO.2012.v49.n3.38544)
- Douglas, M. (1998). *Estilos de pensar*. Gedisa.
- DPVAT. (2014). *Boletim Estatístico 2013* (No. Ano 03, Volume 04) (p. 20). São Paulo: Seguradora Líder. Retrieved from <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx>
- El País. (2013, November 13). ¿Sabías que podría haber una relación entre Blancanieves, Turing y Apple? Retrieved November 15, 2013, from [http://sociedad.elpais.com/sociedad/2013/11/13/actualidad/1384332286\\_406469.html](http://sociedad.elpais.com/sociedad/2013/11/13/actualidad/1384332286_406469.html)
- El País, E. (2015, July 24). “Los humanos conducimos peor que las máquinas.” *EL PAÍS*. Retrieved from [http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/06/14/actualidad/1434269698\\_536795.html](http://tecnologia.elpais.com/tecnologia/2015/06/14/actualidad/1434269698_536795.html)
- Elias, N. (1989). *El Proceso de la Civilización: Investigaciones Sociogenéticas y Psicogenéticas*. Fondo de Cultura Económica.
- Elias, N. (1997). *Os Alemães: a luta pelo poder e a evolução do habitus nos seculos xix e xx*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.



- Featherstone, M. (2004). Automobilities. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 1–24.  
<http://doi.org/10.1177/0263276404046058>
- Figueroa Sarriera, H. (2013). Tecnologías de visualización en la investigación neuropsicológica: un estudio caso sobre imaginario corporal. *Athenea Digital - Revista de Pensamiento E Investigación Social*, 13(3), 3–20.  
<http://doi.org/10.5565/rev/athenead/v13n3.1123>
- Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, 1(2), 167–189. <http://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- Folha de São Paulo. (2012, September 22). Indústria automotiva se reinventa para atrair geração Y. *Folha de São Paulo*. São Paulo. Retrieved from <http://classificados.folha.uol.com.br/veiculos/1157599-industria-automotiva-se-reinventar-para-atrair-geracao-y.shtml>
- Folha de São Paulo. (2013, January 12). Área das Ruas x Área dos Veículos. *Folha de S.Paulo*. São Paulo. Retrieved from [http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/12/espaco\\_carro/](http://arte.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/12/espaco_carro/)
- Foucault, M. (1979). *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal.
- Foucault, M. (1992). *El Orden del Discurso*. Buenos Aires: Tusquets Editores.
- Foucault, M. (1994). Outros Espaços. In *Estética: literatura e pintura, música e cinema* (Forense Universitária, Vol. III). Rio de Janeiro.
- Foucault, M. (2000). *Defender la sociedad*. Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, M. (2008). *Nacimiento de la Biopolítica*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Freund, P., & Martin, G. (2000). Driving south: The globalization of auto consumption and its social organization of space. *Capitalism, Nature, Socialism*, 11(4), 51.
- Freyre, G. (1933). *Casa-grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal* (Record). Rio de Janeiro.
- Freyre, G. (1951). *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. Rio de Janeiro: J. Olympio.

- Garcia dos Santos, L. (2007). Desencontro ou “malencontro”? Os biotecnólogos brasileiros em face da sócio e da biodiversidade. *Novos Estudos - CEBRAP*, (78), 49–57. <http://doi.org/10.1590/S0101-33002007000200007>
- Garcia dos Santos, L., Silva, R. A. da, & Ferreira, P. P. (2010). Do gorila de Taylor amestrado ao macaco de Nicolelis. *Trabalho, Educação E Saúde*, 8(3), 551–561. <http://doi.org/10.1590/S1981-77462010000300013>
- Gartman, D. (2004). Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 169–195. <http://doi.org/Article>
- Geertz, C. (2003). *La Interpretación de Las Culturas*. Barcelona: Gedisa.
- Gegner, M. (2011). O Brasileiro e o seu ego-carro: uma visão sociológica europeia sobre o ato de dirigir em um “país do futuro.” *Risco: Revista de Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo (Online)*, 75–82.
- Giddens, A., Lash, S., & Beck, U. (1997). *Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. Editora Unesp.
- Gordo-López, Á. J. (2008). Análisis del discurso: los jóvenes y las tecnologías sociales. In Á. J. Gordo-López & A. Serrano (Eds.), *Estrategias y prácticas cualitativas de investigación social* (pp. 213–244). Pearson Educación.
- Gordo-López, Á. J., Parra, P., & Heiber, R. F. D. (2011). *Qué te mueve: campaña interactiva de prevención de accidentes*. Madrid: UNESPA Asociación Empresarial del Seguro.
- Gordo-López, Á. J., & Serrano, A. (2008). *Estrategias y prácticas cualitativas de investigación social*. Pearson Educación.
- Gray, C. H., Mentor, S., & Figueroa-Sarriera, H. (1995). *The cyborg handbook*. Routledge.
- Guattari, F. (1993). *Caosmose. Um novo paradigma estético* (2nd ed.). São Paulo: Editora 34.
- Guattari, F., & Rolnik, S. (1996). *Micropolítica: Cartografias do Desejo*. Vozes.
- Haraway, D. (1989). *Primate visions: gender, race, and nature in the world of modern science*. New York: Routledge.
- Haraway, D. (1995). *Ciencia, Cyborgs y Mujeres: La Reinención de la Naturaleza*. Universitat de València.

- Haraway, D. (1999). Las promesas de los monstruos: una política regeneradora para otros inapropiados/ble. *Política Y Sociedad (Madrid, Spain)*, 30.
- Hardt, M. (2013). Democracy and psycho struggles around the world. In *Imaginar y practicar la constitución del común*. Barcelona: Fundación de los Comunes. Retrieved from <http://bambuser.com/v/4014292#t=3408s>
- Hardt, M., & Negri, A. (2000). *Imperio*. Editorial Paidós.
- Hardt, M., & Negri, A. (2009). *Commonwealth*. Belknap Press of Harvard University Press.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu.
- Harvey, D. (2010). *The Enigma of Capital: And the Crises of Capitalism*. Oxford University Press.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Verso Books.
- Heiber, R. F. D. (2006). *Poluição do ar por veículos automotores e tipos de tempo em áreas metropolitanas : a elaboração de um roteiro metodológico*. (Doutorado). Unesp, Rio Claro. Retrieved from <http://acervodigital.unesp.br/handle/123456789/51537>
- Heiber, R. F. D. (2010). *Automovilidad, Jóvenes y Siniestralidad Vial: Biopolítica en Cuatro Ruedas* (Diploma de Estudios Avanzados en Sociología). Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- Holanda, S. B. de. (1995). *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Holston, J. (1999a). *Cities and citizenship*. Duke University Press.
- Holston, J. (1999b). The Modernist City and the Death of the Street. In S. M. Low, *Theorizing the City* (pp. 245–276). Rutgers University Press.
- Holston, J. (2008). *Insurgent citizenship : disjunctions of democracy and modernity in Brazil*. Princeton University Press.
- Ibáñez, J. (1979). *Más allá de la sociología: el grupo de discusión : teoría y crítica*. Siglo Veintiuno de España.

- Ipea. (2003). *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: síntese da pesquisa* (p. 21). Brasília: ANTP.
- Kaufmann, V. (2011). *Rethinking the City: Urban Dynamics and Motility*. EPFL Press.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.
- Kaufmann, V., Viry, G., & Widmer, E. (2010). Motility. In N. Schneider & B. Collet (Eds.), *Mobile living across Europe II: causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison* (pp. 95–111). Barbara Budrich.
- Kohlsdorf, M. E. (1996). *Ensaio sobre o pensamento urbanístico*. Brasília: UnB.
- KPMG, & CAR. (2013). *Self-driving cars: the next revolution* (p. 36). Chicago: KPMG & Center for Automotive Research. Retrieved from <http://www.kpmg.com/Ca/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/self-driving-cars-next-revolution.pdf>
- Krueger, R. A., & Casey, M. A. (2008). *Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research* (Auflage: 0004). Los Angeles: Sage Pubn Inc.
- Lakoff, G. (2008). *The Political Mind: Why You Can't Understand 21st-century Politics With an 18th-century Brain*. Viking.
- Lamo de Espinosa, E. (1990). *La sociedad reflexiva: sujeto y objeto del conocimiento sociológico*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas : Siglo XXI de España.
- Latour, B. (1992). Where are the Missing Masses? The Sociology of a Few Mundane Artifacts. In W. Bijker & J. Law, *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change* (pp. 225–258). Cambridge: MIT Press.
- Latour, B. (1994). *Jamais fomos modernos*. Editora 34.
- Latour, B. (2004). *As Políticas da Natureza: como fazer ciência na democracia*. Sao Paulo: EDUSC.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red* (1 Ed). Buenos Aires: Manantial.
- Latour, B. (2011). *La Esperanza De Pandora*. Barcelona: Gedisa.

- Latour, B. (2013). *Investigação sobre los modos de existencia: una antropología de los modernos*. Buenos Aires: Paidós.
- Laurier, E., & Brown, B. (2008). Rotating maps and readers: praxiological aspects of alignment and orientation. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 33(2), 201–216. <http://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2008.00300.x>
- Laurier, E., Lorimer, H., Brown, B., Jones, O., Juhlin, O., Noble, A., ... Weilenmann, A. (2008). Driving and “Passengering”: Notes on the Ordinary Organization of Car Travel. *Mobilities*, 3(1), 1–23. <http://doi.org/10.1080/17450100701797273>
- Law, J. (2008). On sociology and STS. *The Sociological Review*, 56(4), 623–649. <http://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2008.00808.x>
- Le Corbusier. (1976). *Os três estabelecimentos humanos*. Editora Perspectiva.
- Lefebvre, H. (1974). *The Production of Space* (Anthropos). Oxford: Blackwell.
- Levy, P. (1993). *As tecnologias da inteligência: o futuro do pensamento na era da informática*. Editora 34.
- Lipovetsky, G. (1986). *La era del vacío: Ensayos Sobre el Individualismo Contemporáneo*. Barcelona: Editorial Anagrama, S.A.
- Lipovetsky, G. (1996). *El Imperio de lo efímero: La moda y su destino en las sociedades modernas*. Barcelona: Anagrama.
- Macedo, F. (2016, January 25). Estímulo à indústria automobilística era a alma do presidente Lula, diz Gilberto Carvalho. *O Estado de São Paulo*. São Paulo. Retrieved from <http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/estimulo-a-industria-automobilistica-era-a-alma-do-presidente-lula-diz-gilberto-carvalho/>
- Marques, E., Scalón, C., & Oliveira, M. A. (2008). Comparando Estruturas Sociais no Rio de Janeiro e em São Paulo. *Dados*, 51(1), 215–238. <http://doi.org/10.1590/S0011-52582008000100007>
- Marshall, T. H., & Bottomore, T. B. (1992). *Citizenship and Social Class*. Pluto Press.
- Massey, D. (1993). Power-geometry and a progressive sense of place. In J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, & L. Tickner, *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change* (pp. 59–69). London: Routledge.

- Massey, D. (2004). Geographies of Responsibility. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 86(1), 5–18. <http://doi.org/10.1111/j.0435-3684.2004.00150.x>
- Mendonça Filho, K. (2013). *Neighboring Sounds*.
- Mentor, S. (2011). La llegada del Ciborg Mundano. *Teknokultura. Revista de Cultura Digital Y Movimientos Sociales*, 8(1), 47–65.
- Merriman, P., & Cresswell, T. (2011). *Geographies of mobilities : practices, spaces, subjects*. Farnham: Ashgate Publishing Limited.
- Mitchell, W. J., Borroni-Bird, C., & Burns, L. D. (2010). *Reinventing the automobile: personal urban mobility for the 21st century*. Cambridge, Mass.: Massachusetts Institute of Technology.
- Morgan, D. L. (1993). *Successful Focus Groups: Advancing the State of the Art*. SAGE Publications.
- Motte-Baumvol, B., & Nassi, C. D. (2012). Immobility in Rio de Janeiro, beyond poverty. *Journal of Transport Geography*, 24, 67–76. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.06.012>
- Negri, A. (2008). *La fábrica de porcelana : una nueva gramática de la política*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica, S.a.
- Negri, A., & Hardt, M. (2005). *Multidão: Guerra e democracia na era do Império*. Sao Paulo: Record.
- Neri, M. (2011). *A Nova Classe Média: o lado brilhante da pirâmide* (1st ed.). São Paulo: Saraiva.
- Oliveira, P. C. P. de. (2002). *Acidentes de transito : uma visão a partir das vítimas em Campinas* (Mestrado). Unicamp, Campinas.
- ONSV. (2014). *Relatório Anual 2013* (p. 50). Observatório Nacional de Segurança Viária. Retrieved from [http://issuu.com/onsv/docs/anu\\_\\_rio\\_paginas/50?e=9527400/8055158](http://issuu.com/onsv/docs/anu__rio_paginas/50?e=9527400/8055158).
- Ortellado, P., Lima, L., Judensnaider, E., & Pomar, M. (2015). *Vinte centavos: a luta contra o aumento* (1ed ed.). São Paulo: Veneta. Retrieved from

<http://www.livrariacultura.com.br/p/vinte-centavos-a-luta-contr-o-aumento-42150244>

- Panitz, M. (1999). *A segurança viária e o fator humano : verificação da presença de álcool-direção no sistema de transporte rodoviário do RGS* (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Retrieved from <http://hdl.handle.net/10183/3376>
- Pechansky, F., De Boni, R., Diemen, L. V., Bumaguin, D., Pinsky, I., Zaleski, M., ... Laranjeira, R. (2009). Highly reported prevalence of drinking and driving in Brazil: data from the first representative household study. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 31(2), 125–130. <http://doi.org/10.1590/S1516-44462009000200008>
- Pelbart, P. P. (2006). Vida nua, vida besta, uma vida. Retrieved January 8, 2010, from <http://p.php.uol.com.br/tropico/html/textos/2792,1.shl>
- Pereira, R. H. M., & Schwanen, T. (2013). *Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (192-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo*. (No. IPEA, 1813) (p. 31). Brasília: Instituto d Pesquisa Econômica Aplicada. Retrieved from [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_1813.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf)
- Pinsky, I., Labouvie, E., & Laranjeira, R. (2004). Disposição e alternativas ao dirigir alcoolizado entre jovens paulistanos. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 26(4), 234–241. <http://doi.org/10.1590/S1516-44462004000400006>
- Pochmann, M. (2012). *Nova classe média?* Boitempo Editorial.
- Ponce, J. C. (2009). *Álcool em vítimas fatais de acidentes de trânsito no município de São Paulo, ano 2005* (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Prado Jr, C. (1987). *Formação do Brasil contemporâneo*. Sao Paulo: Editora Brasiliense.
- Prost, A. (1992). Fronteras y espacios de lo privado. In *La vida privada en el siglo XX* (Vol. 9, pp. 13–153). Madrid: Taurus.
- Redshaw, S. (2006). driving cultures: Cars, Young People and Cultural Research. *Cultural Studies Review*, 12(2), 74–89.
- Redshaw, S. (2007). Articulations of the Car: The Dominant Articulations of Racing and Rally Driving. *Mobilities*, 2(1), 121–141. <http://doi.org/10.1080/17450100601106484>

- Redshaw, S., & Nicoll, F. (2010). Gambling Drivers: Regulating Cultural Technologies, Subjects, Spaces and Practices of Mobility. *Mobilities*, 5(3), 409–430. <http://doi.org/10.1080/17450101.2010.494843>
- Rifkin, J. (1992). *Beyond beef: the rise and fall of the cattle culture*. New York, N.Y., U.S.A: Plume.
- Sádaba, I. (2012). La movilidad de los objetos tecnocientíficos: un ejemplo de biopolítica a través de las patentes. *Política y Sociedad*, 49(3), 549–570. [http://doi.org/10.5209/rev\\_POSO.2012.v49.n3.38550](http://doi.org/10.5209/rev_POSO.2012.v49.n3.38550)
- Safatle, V. (2015). *Circuito dos Afetos* (Edição: 1ª). São Paulo: Cosac & Naify.
- Santos, M. (1996). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora Hucitec.
- Scalon, C., & Salata, A. (2012). Uma nova classe média no Brasil da última década?: o debate a partir da perspectiva sociológica. *Sociedade E Estado*, 27(2), 387–407. <http://doi.org/10.1590/S0102-69922012000200009>
- Seiler, C. (2008). *Republic of Drivers: a cultural history of automobility in America* (1 Ed.). Chicago: The University of Chicago Press.
- Serrano, A. (2008). El análisis de materiales visuales en la investigación social: el caso de la publicidad. In Á. J. Gordo-López & A. Serrano (Eds.), *Estrategias y prácticas cualitativas de investigación social* (pp. 245–286). Pearson Educación.
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 221–242. <http://doi.org/10.1177/0263276404046068>
- Sheller, M. (2007). Bodies, cybercars and the mundane incorporation of automated mobilities. *Social & Cultural Geography*, 8(2), 175–197. <http://doi.org/Article>
- Simmel, G. (1903). La Metrópolis y la vida mental. *Bifurcaciones Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 1(4).
- Simmel, G. (2003). *Sobre La Individualidad y Las Formas Sociales*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Sivak, M., & Schoettle, B. (2011). *Recent changes in the age composition of drivers in 15 countries*. Retrieved from



[http://deepblue.lib.umich.edu/handle/2027.42/86680?mode=full&submit\\_simple=Show+full+item+record](http://deepblue.lib.umich.edu/handle/2027.42/86680?mode=full&submit_simple=Show+full+item+record)

- Sloterdijk, P. (2000). *Regras para o Parque Humano: uma resposta à carta de Heidegger sobre o humanismo*. Sao Paulo: Estação Liberdade.
- Sloterdijk, P. (2003). *Esferas I - Burbujas, microesferología*. Barcelona: Siruela.
- Sloterdijk, P. (2004). *Esferas II - Globos, macroesferología*. Barcelona: Siruela.
- Sloterdijk, P. (2005). *Esferas III - Espumas*. Barcelona: Siruela.
- Sloterdijk, P. (2008). A natureza por fazer. In R. Cardoso (Ed.), *Crítica do Contemporâneo* (pp. 99–126). Porto: Fundação Serralves.
- Sloterdijk, P. (2010). *En el mundo interior del capital: Para una teoría filosófica de la globalización*. Siruela.
- Sloterdijk, P., & Heinrichs, H.-J. (2004). *El sol y la muerte: investigaciones dialógicas*. Siruela.
- Soja, E. W. (1989). *Post Modern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso.
- Sousa, T. R. V. (2010). *Ensaíos em economia da saúde: o risco e o valor de uma vida estatística no caso dos acidentes de trânsito na cidade de Porto Alegre* (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Sousa Santos, B. de. (2002a). *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. Cortez.
- Sousa Santos, B. de. (2002b). Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências. *Revista Crítica de Ciencias Sociais*, (63), 237–280.
- Souza, J. (2010). *Os luchadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?* Editora UFMG.
- Stengers, I. (2005). The cosmopolitical proposal. In B. Latour & P. Weibel (Eds.), *Making Things Public: Atmospheres of Democracy* (First edition, pp. 994–1003). Cambridge: The MIT Press.
- Tadeu, T., Haraway, D., & Kunzru, H. (2000). *Antropologia do ciborgue: vertigens do pós humano*. (T. Tadeu, Ed.). Autêntica.

- Terlep, S. (2012, January 10). Auto Makers' New Reality: Cars Aren't a Must for Kids. *Wall Street Journal*. Retrieved from <http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204257504577151103049713184.html#articleTabs%3Dcomments>
- Tocqueville, A. de. (1840). *La democracia en América* (1st ed.). Editorial Trotta, S.A. Retrieved from <http://archivosociologico.files.wordpress.com/2009/08/tocqueville-alexis-de-la-democracia-en-america.pdf>
- Tuan, Y.-F. (1990). *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. New York: Columbia University Press.
- Tuan, Y.-F. and S. H. (2001). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Univ Of Minnesota Press.
- Turner, B. S. (1993). *Citizenship and Social Theory*. SAGE.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge.
- Urry, J. (2004). The "System" of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <http://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Urry, J. (2006). Inhabiting the car. *The Sociological Review*, 54, 17–31. <http://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00635.x>
- Urry, J. (2007). *Mobilities* (First Edition). Cambridge: Polity Press.
- Urry, J. (2008). Governance, flows, and the end of the car system? *Global Environmental Change*, 18(3), 343–349.
- Urry, J. (2012). Social networks, mobile lives and social inequalities. *Journal of Transport Geography*, 21, 24–30. <http://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.10.003>
- Valor Econômico. (2012, March 1). Venda de smartphone cresce 179%. *Valor Econômico*. Retrieved from <http://www.valor.com.br/empresas/2549954/venda-de-smartphone-cresce-179>

- Vasconcellos, E. A. (1997). The demand for cars in developing countries. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 31(3), 245–258. [http://doi.org/10.1016/S0965-8564\(96\)00021-3](http://doi.org/10.1016/S0965-8564(96)00021-3)
- Vasconcellos, E. A. (2005). Urban change, mobility and transport in São Paulo: three decades, three cities. *Transport Policy*, 12(2), 91–104. <http://doi.org/10.1016/j.tranpol.2004.12.001>
- Vasconcellos, E. A., Carvalho, C. H. de R., & Pereira, R. H. M. (2011). *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: CEPAL-IPEA.
- Vasconcellos, E. A., & Vas. (1999). Urban development and traffic accidents in Brazil. *Accident Analysis & Prevention*, 31(4), 319–328. [http://doi.org/10.1016/S0001-4575\(98\)00065-7](http://doi.org/10.1016/S0001-4575(98)00065-7)
- Vásquez Rocca, A. (2011). Sloterdijk y Heidegger: Normas para el parque zoológico-temático humano, cultura post-humanísticas y capitalismo cárnico contemporáneo. *Nómadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales Y Jurídicas*, 32(4).
- Vieira, D. L., Ribeiro, M., Romano, M., & Laranjeira, R. R. (2007). Álcool e adolescentes: estudo para implementar políticas municipais. *Revista de Saúde Pública*, 41(3), 396–403. <http://doi.org/10.1590/S0034-89102006005000022>
- Virilio, P. (2007). *The Original Accident*. Polity.
- Viveiros de Castro, E. (2007). *Encontros (Eduardo Viveiros de Castro)*. Beco do Azougue Editorial.
- Viveiros de Castro, E. (2009). *A morte como quase acontecimento*. Presented at the Café Filosófico - CPFL, Campinas. Retrieved from <http://www.cpfcultura.com.br/2009/10/16/integra-a-morte-como-quase-acontecimento-eduardo-viveiros-de-castro/>
- Viveiros de Castro, E. (2010). *Metafísicas caníbales: líneas de antropología postestructural*. Katz.
- Waiselfisz, J. J. (2011). *Mapa da Violência 2011: Acidentes de Trânsito*. Brasília: Ministério da Justiça e Instituto Sangari.
- Waiselfisz, J. J. (2013). *Mapa da Violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas* (p. 96). Rio de Janeiro: FLACSO, CEBELA.

- WHO. (2007). *Youth and Road Safety* (p. 40). World Health Organization.
- WHO. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción* (p. 287). Geneve: World Health Organization.
- WHO. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020* (p. 27). Geneve: World Health Organization. Retrieved from [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf)
- Xavier Sobrinho, G. G. de F. (2011). A “Classe C” e sua alardeada ascensão: nova? Classe? Média? *Indicadores Econômicos FEE*, 38(4), 67–80.
- Zizek, S. (1999, Mai). O Superego Pós-moderno. *Folha de São Paulo*, pp. 5–8. São Paulo.
- Žižek, S. (2003). *Bem-vindo ao deserto do real!: cinco ensaios sobre o 11 de setembro e datas relacionadas*. Sao Paulo: Boitempo.
- Žižek, S. (2004). *Conversations with Žižek*. Cambridge: Polity Press.

## 6. SUMMARY

---

### 6.1. INTRODUCTION

In 2005, private vehicle travel rose to exceed more than half of motorized travel in Brazilian cities. The car's association with notions of modernity, progress, convenience and upward social mobility has led to the naturalization and acceptance of problems caused by the hegemonic model of automobility as a necessary consequence of development and a departure from third-world labels. Over the last few decades, Brazilians have become accustomed to their daily news being filled with reports on traffic jams, air pollution and accidents. The anonymous treatment given to victims, who are reduced to mere statistics of the death toll driven by social causes, mixed with a culture filled with mysticism, has reinforced the feeling of misfortune that barely affects others, due to a fatality that is justified by socially internalized beliefs.

In conjunction with the increase in the fleet of cars, traffic jams and accidents, Brazil experienced a process of political stabilization and economic growth from the 1990s until the beginning of the 2010s, following a plan to reduce poverty, increase admissions for higher education and citizen inclusion through increased consumption. This, in turn, has shone the spotlight on the discourse of a new middle class, also known as the "C-class".

One of the main legitimizing concepts behind this social stratification process is the inclusion millions of marginalized people within a system of automobility that was historically reserved to a small, privileged circle, both in terms of gender and class. At the same time, there has been no substantial inclusion of the traditionally privileged population segments into a sustainable public transportation system to relieve the historical tensions of stratification. In recent years, some local governments, such as the government of São Paulo, have faced popular resistance against urban mobility policies designed to decrease space for cars in order to improve a safer traffic with speed reduction, the transit of busses, or against opening safe bicycle lanes.

Automobility falls within a complex framework of infrastructure, artefacts, regulations, and social representations and practices that were formed decades ago in a true sociotechnical system of global hegemony. In this context, individuals are, if not categorically required, at least committed to including cars into their everyday lives, and

therefore, consuming excess quantities of steel, oil, financial services and loans for routine, commonplace human activities.

Although traffic systems are a global standard for collective practices that places cars in the limelight of daily life around the globe, this universal system does adjust differently to local metabolisms and highly complex social entities, standards, values and specific motivations. Therefore, the analysis of a demographic profile limited to Brazilian youth, drivers, university students and frequent users of ICTs (information and communications technologies) will represent the touch stone to understand society's creation of risk among subjects that begin to participate as car drivers and new technology users, while at the same time, in addition to the car, they enter another realm traditionally reserved to privileged cases, e.g. public universities. These elements mark a new distribution of tensions that exist within the sociological grammar of Brazil.

This requires speaking about this exact process of creating new combinations, the emergence of new actors and actions, influenced by themselves and immersed in a series of social and symbolical interactions. These processes unfold on the streets of any city, through this daughter of modernity: the automobile and its users. Women and men who, at the wheel of a car, can interrupt any behavioral script of drivers and citizens to become a four-wheeled, self-referential entity fueled by gasoline.

Meanwhile, the way in which we discourse and present the facts on dangers and privileges is also essential within this system. Firstly, and this is a characteristic of the *societies of risk* themselves, within the *system of automobility*, there have been substantial improvements in convenience and safety for those who are most integrated within the system (preferably consumers of new, large and expensive cars), while the detriments and dangers of those who are on the fringe (mainly motorcycle riders, cyclists and pedestrians, but also owners of cheaper cars) are externalized.

The biopolitical management of automobility is at stake. It is constantly negotiating the ungovernable limits, essential for the success of cars, with all their semiotical promises, assuming that in order to maintain the seductive and commercial success of this industry, the risks are inevitable but negotiable among actors and the entities that benefit from this situation consented by all participants of the road system. Additionally, the car becomes the key element in this management, involving a variety of mobilities that go beyond simple

private transport, with which we discuss the idea of *motility*, a conceptual alternative to analyze different manifestations of movement and their implications on social practices.

Due to the foregoing, the title 'Misanthropic automobility: motility, risk and the citizens of Brazil' is a suggestive option to summarize a critical analysis of the hegemonic rationality that influences different means of transportation, information exchange, upward social mobility and mobilization that characterizes the Brazilian society and its automobility system.

## **6.2. OBJECTIVES**

The main objective of this research is to analyze the inclusion of the car as an element of motility, of citizenry and as a risk factor within a specific sociocultural context where, in recent years, the interactions between a traditional middle class and another upwardly moving class have increased due to automobility and new technologies in their systemic and biopolitical dimensions.

The specific objectives can essentially be articulated in three questions:

- i) How has the recent inclusion of a significant demographic sector into the realm of automobility and ICTs affected the role of the car, its mediations, risks, and the ontology of drivers themselves in Brazil?
- ii) Are there any theoretical or analytical benefits to adopting the concept of motility in connection to the multi-dimensional notion of risk to establish practices and motivations that have an effect on the various aspects of mobility – physical, social, digital and political – in the case studied?
- iii) Is access to cars a strategy to increase practicality for citizens, or does this access reveal an extended degradation of the citizens' current role in finding possibilities for new formulas?

## **6.3. METHODOLOGY**

This descriptive and exploratory research offers a mixed methodological design with an emerging component that discusses social and practical matters and discourses related to automobility. We used secondary data mainly to objectify the profiles most closely

related to the relevant topic on a sociodemographic level, providing a starting point from where prevailing qualitative analyses can depart.

Research was conducted in four different phases (preliminary, documentary, exploratory qualitative, applied qualitative). Each phase was related to its materials and techniques: i) preliminary field work including interviews with experts in the fields of automotive development and traffic accidents; ii) documentary and exploratory work focused on social data and facts (car advertisements, official traffic accident reports, secondary statistical sources and research regarding the processes for social stratification in Brazil); iii) critical/theoretical development regarding the culture of automobility, biopolitical implications and social dynamics in Brazil; iv) an applied qualitative work producing and analyzing raw data from focus groups to delve into the sociocultural approach to automobility within a demographic sector and a specific socio-historical dimension of interest.

This methodology, ripe with theoretical principles regarding automobility culture has helped to analyze different cultural manifestations, mainly advertisements from the automobile industry and interviews with specific focus groups, to contribute to clarifying some key processes of subjectivation and agency that exist within the Brazilian society through the automobility system. This system is inserted into the modern biopolitical plan, increasingly more permeated with a post-humanistic spirit characteristic of organic/mechanistic hybridisms, whose ontologies forge new relationships with the environment and create virtualities for a risk society.

The biopolitical processes connected with a car, “making you live” or “letting you die” (in or by a car) that result from a universal culture of automobility, were mapped in a representative demographic sector taking the following into account: i) the genetic organizational principles of Brazilian society; ii) dynamic variables such as economic and cultural capital; iii) basic variables such as gender, age, location of residence and occupation. These elements within a cultural framework, help create an understanding of this so-called motility and risk in a misanthropic automobility.

On the basic level of repercussions of the role of the automobile and the evaluations that influence the automobility system and its different actors – coupled with the increased use of information and communication technologies – we have conducted a structural analysis in a social realm of symbolic domination between classes, resulting in a cultural



tension pervasive throughout Brazil's sociological grammar. Two different categories were considered: the *privileged*, which is a reflection of the traditional middle and middle-upper class, and the *fighters*: a symbol of the "new" rising middle class, also known as the "C-class", emerging from a favorable economic period that lasted until 2013, associated with the availability of loans and income redistribution policies.

By selecting profiles of university students, car drivers and ICT users as a touch stone, we have been able to question the creation of entities ranging from artefactual to purely human within a society that ideologically went on to nurture a special interest in mobility within an area of contact between a traditional *privileged* class and a new, rising class of *fighters*: moving through space, exchanging information, conveying meaning, upwardly mobilizing and collectively mobilizing. These processes all occur every day, within contexts marked by flexibility and multitasking, resulting in an efficient use of biopower that reduces human practices to a compendium of tasks: move, communicate, amuse yourself, take care of yourself, etc. In this sense, completing tasks requires being constantly connected, constantly in motion.

The discourse analysis therefore implies the use of a system of meanings-signifiers conditioned by a specific social structuring that reverberates in a series of dynamics of motivations and actions. These dynamics define more or less inclusive, exclusive, permissive, prohibitive, receptive or non-reactive stances in response to all elements included within the realm of automobility.

Analytically, we have adopted three dimensions derived from the notion of motility to access a cross-sectional discourse that leads to meeting the analytical goals: i) *access - perception*; ii) *abilities - risk attribution*; iii) *appropriation - social stratification*. These dimensions are related and connected to the concentration of motility, risk levels and the exercise of citizenship. The result of this discourse is a reflective return to the theoretical frameworks of automobility for Brazil as a system, regime and culture.

## 6.4 RESULTS

The changes that have taken place in Brazil throughout the new millennium have had repercussions for both the role of the automobile and evaluations of the system of automobility and the various elements that comprise it. These changes, coinciding with the

extended use of information and communication technologies, resonate above all with the youth, especially those belonging to traditionally privileged and upwardly mobile sectors.

A fluid society whose space-time compression demands immediacies, needs to offer its individuals the means to be flexible, connectable and mobile so that they can continue functioning on the basis of their own inclinations. The idea of permanence and fixation, previously common in intimate, family and professional development, has become obsolete in the face of mobility as an ideological condition that pushes for relentless adaptation of individuals to behavioral and technological innovations that condition the success of their social, affective and economic integration. Thus, the position occupied by a person in the mobility dynamic depends on the constitution of their identity, development and actions, shaped above all by consumerism.

We have adopted the concept of motility in order to involve variety, reality and virtuality of movements that the actors may make and that have social, economic and geographic repercussions, in addition to including habitus and lifestyles. Motility is an asset of movement just as money is an economic asset and knowledge a cultural asset. But economic, cultural or social assets are primarily hierarchical and vertically organized, while motility is as vertical as it is horizontal, influencing inequalities, but also the diversity of lifestyles and individual relationships with space and time.

Motility carries with it the idea that mobility possesses a capital asset involving a series of accesses, abilities and appropriations. This very motility, while participating in the physiology of lifestyles, is a primordial element when transforming individuals into citizens, comprised of a series of rights and duties that make up everyday practices.

The representations built around the car from a triumphant industrial history and implemented by the advertising industry, constitute something greater than a technical fact. It is a social fact, the permanent functioning of subjectivizing measures and processes whose main engine is the car itself.

The acquisition and use of the car involves relationships of powers that imply the deployment of a type of subjectivity directed towards seeking autonomy starting with its consumption. Now not just the consumption of the car and its products, but the consumption of the very subject whose ontology involves the car as a part of himself, integrated into his own care and otherness.

In Brazilian society, unlike the countries that created car culture, the figure of the driver has played the role of a *supercitizen*, while the automobility system has strengthened many of the economic and cultural inequalities in the country. Meanwhile, the expansion of the car market has been one of the central policies used by the last few governments to reconcile the profits of the *lobby* to the strategy of “massification” of the population, and the car became an active element in the growth of the so-called “C class”. One of the immediate results of this policy was a sharpening of the mobility crisis in major cities, which had already become accustomed to a profound segregation process, and came to have in automobility a lost field of privilege.

The car within this context of inequity and late planning has ceased to be the utopian modernistic object that would revolutionize and transform the cities, together with their automobility system, into particular hetero-types that transmit modern enshrinement originating in dichotomous spaces and practices (*polis-oikos*, *home-street*, public-private, work-leisure, family-society, man-machine). It is a real space, separated from its medium, that presents dualities, suspends relationship groupings, or itself contradicts the position it reflects, harboring crisis, detours, illusions, purifications and compensations.

The car represents a territory linking ontological passages and practical prescriptions that serve a global civil society, but that also result in domination by generalized benchmarks and local appropriations. In this case, the car as a transportation tool and currency of citizenship causing friction with hierarchical patterns of a sociological grammar with no clear prevalence among republican and colonial logics. Historical and permanent tension that largely sustains the analytical tone to differentiate the representations and practices of different social profiles.

The fundamental question is that within this framework of positive conflict under constant accommodation between the hierarchized and individual logics, the patterns always existed under an extraordinary patriarchal domination. In Brazil, the agencies in automobility end up being intensified when reproducing the hierarchical rules of our *home* in the egalitarian space of the *street*. If baptism of contemporary society becomes baptism by oil, *our* car is also baptized in order to become one of *ours*, our de-territorialized home of super-citizenry in a city where outside of it we become *subcitizens*.

The personal motivations that guide lifestyles are invariably linked to pre-existing discourses and dynamics that circulate socially according to a logic of control that

permeates the politics of desire and legitimizes a performative citizenship. In a profoundly mediatized society, these frames linked to an emotive and visual symbolic economy can be recognized.

Advertising is a powerful and hegemonic field of technique, art, market and culture, dedicated to generating messages, appropriating feelings, (re)purposing narratives, promoting discourses, normalizing customs and accelerating the functions of machines of desire. In this sector, the automobile industry has taken center stage.

The attempt to transcend the biological and emotional limits of the human body coincides with the increase of Fordism in advanced industrial society since the mid 20<sup>th</sup> century, when new techniques and fields of knowledge began to seriously contemplate the fusion and lessening of distance between technology and the body, thus erasing the very presence of technology as a foreign element. Ultimately, technology has become naturalized, like air or light, instead of just reducing humans to an identification with the implicit technological state of Taylorist ergonomics.

The production of subjectivities mimicked between humans and cars is possible thanks to strategies of desire that deprive humans of their meaning of life in the same way that they remove the car's principle function as an autonomous means of optimized transportation, and instead offer expectations of increased motility that are ultimately transformed into dependency. The car is a biopolitical and acting tool of the agencies that displace human identities and create lifestyles. In turn, the hybrid subject is given agency within the many spheres that make up automobility, from the automobile industry *per se* to governments, oil companies, banks, the media, advertising agencies, the real estate and construction sectors, all accommodating themselves to a system and benefiting from it.

These representations lead to the logic of mobility as capital, both to possess and to consume; reflective and symptomatic practice and potentiality, in which social entities, their technical artefacts and symbolic meanings participate. They are suitable for individualist principles, incentivizing each one to appropriate in a particular way all possibilities of access and accumulation of movement in all of their dimensions, from the geographic to the social, as well as going through the digitally algorithmic in the most recent bio-political formulation. In this sense, the notion of cars as means of transportation would certainly be better formulated as ends of transportation, objectivizing the processes of hierarchization and social integration through motility.

The space of automobility is found to be intrinsically made up of a dynamic of capitals and from the concrete urban surfaces upon which cars transit, to the symbolic representations that circulate among individual minds and collective actions, serves as a privileged area for understanding motivations, behaviors, socialization processes and social production of risks that are managed in a specific society. It is a system based on the assumption that people enjoy the ability to transport themselves, where the development and use of a specific ability of moving oneself is allowed, mainly by way of a motor vehicle, and all that it entails both on the micro-level (organization of the daily lives of people and development of individual life projects) and macro level (on the social, political, territorial and economic level). In other words, it is a system that signals a series of *accesses*, *abilities* and *appropriations*.

Within this panorama, the analysis of discourse promoted among focus groups has especially deepened in the analytical dimensions proposed: i) *access - perception*, ii) *abilities - risk attributions* and iii) *appropriation - social stratification*. These three dimensions are articulated within a contextual dynamic defined by a determined state of affairs (the automobility system) and lifestyles, ways of thinking of oneself and of managing one's own mobility (automobility culture).

In order to best understand these processes permeating Brazilian automobility in the vein of increasing technology, tensions and social mobility, we have undertaken the applied and analytical phase together with some car drivers with access to information and communication technologies within a public university setting that traditionally has delineated class privileges in the last century but that in the last decade has been equipped with instruments that generate social porosity. This porosity has made access to higher education feasible for people who normally would not be in a condition to compete, with their inherited cultural capital, due to the limited seats available in these free public education institutions.

Therefore, it is fundamental to be aware that the universe of the sample is located in a very tenuous area of contact between *privileged* and *fighters*, two fields that symbolize structural position and social mobility: university and automobility.

In the first dimension, the *access* that an individual has to a car and its system of automobility is determined in a normative manner and contingent upon the offerings that are found in a certain context of urban, social and economic planning. In turn, all of these

conditions of access directly influence the subject's *perception* of the very context in which it participates in order to possess its own forms of *access*.

One common trait of all individuals interviewed was they all possessed a driver's license, with which normative access to the car was confirmed *a priori*. They also had access to their own car or one belonging to the family and they were living in places with necessary road infrastructure. However, there are notable differences in the type of access to cars, in which the markers of gender and social class appear.

Initiation into driving cars occurs mostly informally and spontaneously among men, practically as a ritual which recognizes the normalized rights of hierarchicalized relationships of the *home*. On the other hand, a large majority of women have been initiated into the act of driving through driving school. In extreme cases, males begin driving when they are 10 years old together with their parents, while females often continue practicing with their family or partner even after obtaining their license.

Even though all the interview sessions have taken place in a fluid and participative manner, the most varied, spontaneous and in-depth stories were told among the groups of males. Both the males and *privileged* participants interviewed engaged in discourses most closely tied to an automobility culture, situating the car as an element incorporated since infancy and as a natural element of life, just like eating and breathing.

The metropolitan gradient acts as a gender-equalizing element among the youth, in the same way that the reduction of this gradient accentuates differences in perception between genders. For example, drivers who have a routine within less metropolitan route perceive traffic as a chaotic experience, but also relate a perception of the road system as a collective entity in which responsibilities are shared.

Principally in metropolitan areas, the elements that make up the street are perceived as obstacles and stressors. The general perception of the *street* as a place that is extremely dangerous and devoid of respect, demands amnesiac strategies to be employed in order to allow the routine to continue functioning. Being enclosed within this personal atmosphere does become a very specific type of consumption that sells more promises than content.

It is also noted that females classified as *privileged*, even though they recognize the masculine predominance in the universe of cars, have strongly internalized the culture of automobility as part of their lifestyle, recognizing that traffic is a game in which each person

has their role and knows how to play according to legal rules and tactics. Traffic becomes a competitive game in which each person plays a fairly dynamic role.

The automotive system, primarily in metropolitan areas, is presented as a frustrating factor in which the car has priority with its promises of comfort and flexibility. In turn, public power and its institutions are blamed for their poor territorial management, above all in terms of the availability of efficient and quality public transportation. Another disadvantage is the belief that in large measure the interest of public power is in collecting money, doubly detrimental to the population.

Improving mobility could become a responsibility of the State. The *fighters* interviewed highlight this need to improve infrastructure and urban features, above all because the most privileged persons already enjoy greater accesses and there are zones that receive more public investment, but suffer mainly in their mastery of collapsed automobility. The car, as a mode of transportation, ends up increasing the level of motility above all for people who live far from city center and need flexibility in order to balance all of their commitments, as well as offering symbolic upward social mobility and rhetorical security.

What remains a key element when rationalizing the negative perception of road traffic is the role reserved for education. There is a sharp contrast between the discourse of the most *privileged* profiles, as they view education as something that comes from the *home*, and the *fighter* profiles believe more in the role of *street* education (school, driving school, fines, etc.). A hidden dispute among equalizing and hierarchical principles that appears in interviews under the acceptance of a cultural problem, according to the *fighters*, and the lack of education according to the *privileged*.

The second analytical dimension refers to the theme of *abilities* and the *risk attributions*. The abilities addressed in the automobility system begin with following prescribed car use, continuing with traffic regulations, the mental calculations of trips, times and tasks, conjectures and conclusions in communication with other factors that share traffic routes, the use of new technologies that become part of driving practices, among others. These practical manifestations directly coincide with risk exposure, which corresponds to the social contingencies of a group with their specifications, together with cross-sectional organizational principles interwoven in a particular style.

The profile of interviewees already defined an elevated level of motility by addressing car drivers, residents in urban areas with access to other means of transportation, handling of information and communication technologies, students who are increasing their cultural capital in a structure of mobility or maintenance of their social position, as well as participants who balance work with study and leisure.

Beginning to drive later, suffering gender stigmatization that historically lessens but is still present above all in small cities and depends on more experienced people, in general males, to improve driving abilities, fosters an insecurity reflex among many women as drivers. The contrast is noted when one must face the situation of driving alone or with company. Men, in general, slightly change their way of driving and even adopt riskier behavior if they have their friends along as passengers. In the case of women, they may often feel better driving alone instead of feeling watched or rejected, thus adopting an even more cautious approach if driving with company.

Given that ultimately, learning either begins or ends at *home*, one also internalizes the fact that traffic rules can be seen as relative when they are perceived as being made by/for *others*, transferring references from one's personal life to the universe of the automobile. In fact, the female *fighters* are most likely to adopt the egalitarian rules of the *street* and to exercise pressure against behaviors that resemble their parent's *jeitinho* [cheeky resourcefulness] when they try to impose the individualistic rules of the *home*.

New technologies are inevitably incorporated into automobility, and can function for different purposes. While the radio informs drivers of upcoming bottlenecks, Twitter feeds publish the locations where police are doing DUI stops and the GPS can alert users to the presence of speed radars. Since it is impossible to alter the demands of life, there is an increasing belief that technology can solve the conflicts inherent to simultaneous uses and activities.

In a much broader sense, the car and ICTs allow for the extraordinary combination of two conditions of Brazilian life: being connected with *our people* and separated from *the others* in a life that demands more and more flexibility in cities where the flow of traffic is sluggish at best.

*Privileged* women primarily assume that the problem of distractions caused by *smartphones* is outpacing the problem of drunk driving. The ontology of female drivers is affected by two fundamental aspects: first - their (lower) degree of connection with the car;



and second - access to new technologies that integrate mobility and connectivity. Both factors are more pronounced among young women of the *privileged* class, while in the case of the men, the difference in the use of ICTs between the *privileged* and the *fighters* is less pronounced, but always more common in metropolitan areas.

The accelerated pace of life mixed with the routine traffic in cities creates the conditions for possible reckless attitudes. In the case of male *fighters*, they are also influenced by their grinding daily routine and the determination not to forfeit any leisure time on weekends, making the accumulated exhaustion an added element of risk. For *privileged* males, their *abilities* are, at times, aimed at enjoying the car as status symbol and a speed machine producing sensations of adventure and freedom.

Analytically speaking, the third dimension adopted refers to the *appropriation - social stratification*. Here is where we find the dialogue between the meanings given to processes of movement itself through the factors and processes that make up a given social order: strategies, perceptions, values, norms and more or less conscious and intentional decisions that are made on the road from the car. Observe the symbolic and functional arrangement of the car and its surroundings, the individual cognitive processes of representation resulting from personal experiences and from the assimilations of collective representations. These representations ultimately end up influencing choices, mold the course of actions and justify practices.

The discourses that came out among the interviewees provide insight into the aspect of individuality in styles of living and thinking. The car represents a kind of immediate aspiration, where there are no more collective responsibilities, like raising a family for example, where there are economic conditions, or the purchase of a home. Since the stabilization of the monetary policy, the increase in the supply of loans has massively facilitated access to automobiles and has impacted the urban metabolism. Above all, the *fighter* class has become able to incorporate the car as a priority consumer good, a symbol of upward social mobility, a tool to use to fulfill commitments and a cultural element. The car fits both with these types of projects as well as with the daily demands of carrying out a series of tasks within a dispersed urban space.

One finding that has been clearly verified throughout the interviews is that the automobile does not simply transport persons, but a large load of agencies that make it an artefact without comparison in the field of practical and symbolic actions.

Owning a car is something more than just participating in a collective identity like in the United States; it is a medium which encompasses all of the material and symbolic means to participate in automobility and practice democracy in one's own way. The Brazilian dreams of having a car because, in addition to providing flexibility in carrying out all of life's daily tasks in cities with precarious mass transit systems, it provides a rhetorical escape for the *Slave* to become the *Master*; for today's *fighters*, it represents the ascension that propels them into the middle class and allows them to feel *privileged*. It is part of a grammar which, because it operates implicitly, leads to the conclusion that everything is "cultural".

The appropriation of the car is correlated to social origins, especially the predominance of the tensions which are already characteristics of the Brazilian society: the imposition of privileges which should be limited to a particular sphere instead of expanded into the egalitarian space of public life.

At the level of daily life, it is enough to own a car to feel superior and to transform everything external into obstacles which infringe on the assimilated right of the driver. This in turn converts these drivers into victims, according to their own perception, of a series of problems that they characterize as *cultural*.

The processes of individuation and the provision of a car as a domestic entity demand changes in *self-care*. The automobile, in addition to being a space where the ordered interior contrasts with the chaotic exterior, represents the person in the face of the fear of being socially reproached in a society that does not accept equals, that functions only within a clever binary logic of up or down. On the outside there are precisely those who one does not want to mingle with, and others who possibly do not want to mingle with *us*.

The direct result of this link between appropriation and social stratification is apparent in cases involving the normative prescriptions of traffic regulations as a two-sided coin. On the one side is the personification of actions through the logic of cordiality – the fabric of expectations that are either met or frustrated – when, for example, one driver allows another to change lanes when the latter signals. On the other side is the *jeitinho* as a strategy to gain an edge by flouting the egalitarian rules of the *street*.

It is apparent, by way of confession, that the automobile is a passion for Brazilians. A passion immersed in a field of conflicts with other actors in traffic. The *fighters* who were interviewed who have not inherited the aristocratic style clash with the *privileged* who place more faith in normative vectors to generate a change in behavior, although they are always

aware of the social corporativism which sustains privileges. *Privileged* female drivers, in turn, have been more critical of the inefficiency of a legal system which is not criminal to be able, for example, to reduce the number of deaths by accidents.

This is the same generic opinion, with more or less emphasis, which is shared by the groups of interviewees in relation to professional drivers: *fighters* who would not exactly be incorporated into the hegemonic automobility, but who end up driving their work vehicles without the attitude one would expect from a careful professional, removed from personal interests, but rather acting like the *owners* of the *street*.

The responses of the interviewees merge toward a cultural approach to thinking about urban mobility, about the car with all of its contradictions and collateral effects. It is the almost automatic way of defining a problem which does not have any purely technical solutions or Cartesian coordinates to synthesize factors which have no definable beginning or end.

The urgent need which arises would be the utopia of education for a new kind of mobility: getting out of the habit of a self-referential culture; going beyond oneself and one's surroundings; understanding that the revitalization of a culture occurs in the demand for universalization. But where does this educating source reside, which often appears to stem from guardianship?

Here, a certain sociological grammar plays its role in reclaiming either an aristocratic and hierarchical expectation originating at *home* and giving rise to the values of privilege, or an equalizing frustration that externalizes the responsibility for implementing change to the State. The immediate practical result of this relationship also appears in the comments of the interviewees: the transformation of public space into a no man's land where the automobile fulfills the primary role of appropriation, naturalized in the traditional profiles of the middle class and used as an agent of distinction and social mobility by upwardly mobile groups.

To think about the cultural path and the consequent role of education as a mediator of the conflicts detected in automobility would require addressing the condition which prevents this urban space, defined by the interviewees as chaotic, to become a space of openness and exchange. It requires questioning the dominant role of the car which, for many decades, has symbolized the exercise of an exclusive citizenry.

The car, as an active element of motility, has resulted dialectically for cities in a hardening of social relations and the collective domination by hegemonic forces. The most effective form of submission is the kind that dresses itself in liberty, especially when it is supported by a legal system whose laws are always more useful to those who have possessions. Finally, is it not this same logic which permeates the regime of automobility, in which one believes that they are the result of their own will, when in reality they are confronted by other hegemonic agencies?

In addition, societies also operate based on *circuits of affects* which define ways of living. Within these circuits, expectations bring together, above all, *fears* and *hopes*. This is how power acts, managing a policy of desires and risks which are also integrated within the economy of car-based motility, as is apparent when contrasting the symbolic content studied in cultural materials and the discursive content produced by the focus groups. Fears which lead to social marginalization, exclusion from a pattern of transportation, comfort and pleasure, contact with a dangerous environment, caring for oneself and the manner of driving, and finally the collapse of a system of mobility and a public space devoid of civic practices. Hope, in turn, is always represented by the promise and belief that for each of these problems, there is a solution, often a commoditized one.

Within this dynamic, utopia acts as a type of hope in which, through an efficient State and/or a perpetuated aristocratic tradition, education serves the citizenry. This utopia has not been achieved, yet it induces aspirations. And these aspirations must collide with the challenging conditions of abandonment as a central effect capable of generating new transformation-producing ties for new ontological conceptions.

Abandonment is at the root of creation, just as the anti-natural is incorporated into natural history to generate new ontological conceptions. Leaving the car and all of its meanings and representations that were constructed to protect and create a kind of *Crystal Palace* is the path that ultimately encounters abandonment and the challenge of a subversive otherness in a heterotopic field.

In June 2013, this abandonment was manifested in response to the dramatic reality of Brazilian urban mobility, in functional and social terms determined by a universal model of automobility, and gave rise to weeks of intense popular protests on the streets. A multitude comprised primarily of students responded to the demands for public transportation as a basic and free right, protested the R\$0.20 increase in the price of bus

fares in São Paulo, and has been able to leverage its demands and use social media to promote the leitmotif *#vempraua*.

This phenomenon has given millions of people the opportunity to rediscover direct contact with the street and the dimension of living, to wake up from a lethargic state and open themselves to a new alternative in public space, in response to a tired model that is incapable of fulfilling its promises. Although the organizational element is represented by inefficiency and high prices of public transportation, it was the urban centers that were traditionally overrun by cars, which transformed them into trafficked and occupied areas.

There has been a collective feeling of practical abandonment of the automobile in important urban areas that were taken over by citizen mobilization. Another circuit of affects was able to exist, taking back the territory that was once the domain of the logic of fear and hope, biopolitical survival weakening the power of creation. Although given the police violence that protests face, contingency and dispossession have been able to function as a propeller for creation and rejection of any type of guardianship.

## 6.5. CONCLUSION

The analyses conducted regarding the material and semiological area of automobility have constantly dialogued with the questions posed by this research. The first, a practical question regarding the social construction of risks within an emerging scenario of automobility in Brazil; the second, a theoretical approach to the use of the new concept of motility applied to mobility studies, an increase in technology and social stratification; and the third question being ethical in nature, arising from the two prior ones, culminates with an appreciation of the representation of the citizenry in a culture of automobility established by a specific sociological grammar. In other words, the car's intervention from a global element to a local reality, whether through the processes of its fusion with technology, the role of the car in the ontology of the driver and social stratification, or the collective reappropriation of a circular discourse that destabilizes the historical construction of the rights and duties of the *res publica*.

The car has been established as a platform for a much larger system for which it does not function simply as a tool for rapid and comfortable transportation on four wheels. It establishes a privileged arena of analysis to penetrate the devices that govern life and

death, the central dimension of which is interlaced with the complexities of a given society and the implementation of a universal standard for individual transportation that became the hallmark of a global, modern front.

Just as money is an economic asset of monetized individuals and knowledge is a cultural asset of civilization, motility has become an asset of movement, especially in a culture of automobility that has social, economic and geographical repercussions, in addition to including *habitus* and lifestyles.

Methodologically, from the notion of motility, we have adopted three dimensions to access a cross sectional discourse that meets the analytical objectives: i) *access - perception*; ii) *abilities – risk attribution*; iii) *appropriation - social stratification*.

In the first concept, the *access* that an individual has to a car and their system of automobility is determined by the norms and contingencies according to the offers they find within a certain context of urban, social and economic order. All these conditions for access in turn directly influence the *perception* of the subject of this same context in which they participate by possessing their own means of access.

In the second analytical dimension, *abilities - risk attributes*, abilities addressed in the automobility system begin with following prescribed car use, continuing with traffic regulations, the mental calculations of trips, times and tasks, conjectures and conclusions in communication with other factors that share traffic routes, the use of new technologies that become part of driving practices, among others. These practical manifestations directly coincide with risk exposure, which corresponds to the social contingencies of a group with their specificities, together with cross-sectional organizational principles interwoven in a particular style.

The third dimension, *appropriation - social stratification* is where we find the meaning given to the processes of movement itself through the factors and processes that make up a given social order: strategies, perceptions, values, norms and more or less conscious and intentional decisions that are made on the road from the car. Observe the symbolic and functional arrangement of the car and its surroundings, the individual cognitive processes of representation resulting from personal experiences, and from the assimilations of collective representations. These representations ultimately end up influencing choices, mold the course of actions and justify practices.

These three dimensions are related and connected in the concentration of motility, risk levels and the exercise of citizenship. The result of this discourse is a reflective return to the theoretical frameworks of automobility for Brazil as a system, regime and culture.

Although motility can be observed both vertically and horizontally, when incorporated into Brazilian automobility, it becomes part of a sociological grammar belonging to hierarchical principles harmful to horizontal relationships, implicating these relationships over time, space and sociability. A sociological grammar characterized by the unequal relationships of an aristocratic legacy that trumps egalitarian republican principles and makes the rules of the *home* be brought to the *street*. This means that the establishment of a divided citizenry comprising subcitizens and supercitizens as a republican actualization of a logic of privilege is already present from the *Masters* and the *Slaves*.

If public life in Brazil is not unscathed by inequality, then the *street* that legally belongs to everyone ends up belonging to nobody because the rules are not relational, they are anonymously normative, making use of the actor-network theory unsurprisingly reveals that the street, on an artefactual sub-layer, has an owner: the car and its driver. Look at the way in which the functions are carried out and the uses of public space. Observe, especially, the contradictions and accidents that occur, they help conclude that the actions are subject to a network that protagonizes the car as a mediator while adaptive measures incorporate other actors in marginal terms, i.e. pedestrians, cyclists, motorcycle or bus drivers. The legal concern in defining an order of preference based on the fragilities each actor experiences when they travel on public roads hides a network of extremely asymmetrical relationships, in which everything represents an obstacle to the individual driver.

The interviews confirm this notion of road traffic in Brazil, in which one participates anonymously, protected in their own car, comfortably separated from the *cordial* styles, that is measured over all by the hierarchical and personifying principle that represents the main element of society's production of road risks. This appears in the discourses that place the imprudence of *others* as the main cause for accidents, although every individual feels at *home* within their *car* and therefore, they will do what they want.

Especially within metropolitan life, considered chaotic by most, panoptic strategies have been used to prevent diversions from the technical-bureaucratic prescriptions, whose inflexible morals are incapable of personifying an event and ignore the use of *jeitinho* in the reinscriptions used on the *street*. In turn, living within *cosmotechnological* environments

justifying the opinion that the government doesn't govern and anyone on top is only out for himself, the ICTs at the disposal of the drivers (GPS, smartphones, Twitter) gain legitimacy to prevent anyone from being "unjustly" punished. This essentially refers to the following: speed limits set by the engineers are too low; one always feel as if they are able to drink and drive; the environment is dangerous, therefore I must protect myself with my own tactics; the State would barely be concerned about the collections; accepting punishment is for fools or submissive people.

The risk of traffic is not the occasional fatalities, but rather the complex panorama where complex virtualities morph into events, permeated by biopolitical management of life or death. Drivers were not trained to run over, laws do not exist to be ignored and cars were not originally created for collisions. So much concern over *crash-tests* that hardly prove that the reality of the street was never the fulfillment of the inflexible morality of the legal system and technical prescriptions that crown the car as an industrial artefact. However, and contrary to what the reductionist analysis defend, in these scenarios of risk and accidents, those who get relief are exactly the relational factors protagonized within an extensive network of actors and actions, not exempt from social markers and political agendas.

Among the more *privileged* profiles, appropriation of the car occurs as a natural step in personal progress: you grow up, go to school, buy a car, finish your studies and begin working. The automobile is included in their lives in fulfillment of a class origin: future professionals that will enjoy flexibility and comfort in performing their daily tasks.

On the other hand, mainly with the participation of many *fighters* in the higher education systems and financial loans (arenas that were historically reserved for the *privileged* class), fulfilling daily tasks for those who live on the outskirts and/or need to balance work and studies usually entails the need, sometimes complex, to access a car to get ahead in life.

While the *fighters* always find a consistent way with automobiles to increase their mobility, separate themselves from the *marginalized* and join a privileged practice, the *privileged* are powerless in a realm where they should be hegemonic: the fault of a government that facilitates access to a car too much; policies that are unconcerned with public transportation; and other actors that take control of the *street*, mainly bus drivers, motorcycle or taxi drivers that are represented as another breed.



In spite of it all, many members of the *privileged* class that benefit from heightened motility thanks to the good locations of their residential neighborhoods also support actions that increase versatility of public transportation because, in their cases from the collapse of road traffic, the car means a loss of mobile capital, i.e. a decrease in motility. Adoption of ICTs (information and communication technologies) has a huge influence on these motivations as well, because passive transportation provides time to rest, connect to social networks and complete tasks on the move.

If young *privileged* males from less dense urban areas experience a purer and more profound symbiosis with the car, both young, *privileged* males and females from these metropolitan areas would enjoy a more solid attachment to their car and ICTs. Women, more cautious with alcohol, reflectively perceive the dangers of being on their smartphone more clearly. On a much larger scope, the car and ICTs allow for an extraordinary combination of two conditions of Brazilian life: to be connected with *our people* and separated from the *others* in a life that is increasingly demanding more flexibility in cities where traffic flow is almost non-existent.

The relationship between real and virtual also makes use of amnesiac strategies to help fight fear in large cities and maintain an active daily life, as well as the forms of resistance that can emerge on social networks to report a serious motility crisis. As the current system of automobility no longer is desirable or corresponds to the modernizing rationality, nor the Brazilian *relatability*, fertile land has been established for mobilizations to begin to take back the street as territory for declaring new practices for life.

In Brazil, the protests in June 2013 were also a symptom of a motility crisis, ignited within Brazil's sociological grammar of coding local actions for a universal culture based on the car, in that automobility has moved from a utopic to heterotopic system, filling the role of *helplessness* in a *circuit of affects* that has halted the dynamic of *fear* and *hope* management to open the door to a new otherness and confront sanctified dichotomies: *polis-oikos*, *home-street*, public-private, work-leisure, family-society, man-machine.

If we were able to use the phenomenon of traffic accidents as a start to bring us closer to automobility – as a system, regime or culture – the future of the car suggests that management of life and survival will gradually occupy the space that lethargic tolerance to traffic-related deaths currently occupies, reaching the maximum condition that the biggest risk is incurring no risk. The new technical mediations that are undoubtedly approaching

will cause circumstances occurrences and will be taken into account in the future definition of the car, made up socially by suited, cybernetic algorithms of *big choffeur* to form an automobility even more biopolitical, prompted by new information and increasingly more consumption.

Within the political economy of motility, it is important to continue investigating the constituent powers and look for transformative strategies that accelerate inclusion, halt marginalization and make way for the more sustainable models. This will make it possible to confront the problem of the self-sufficient consumer as a solution to a divided citizenry, very characteristic in the case of Brazil analyzed herein.